

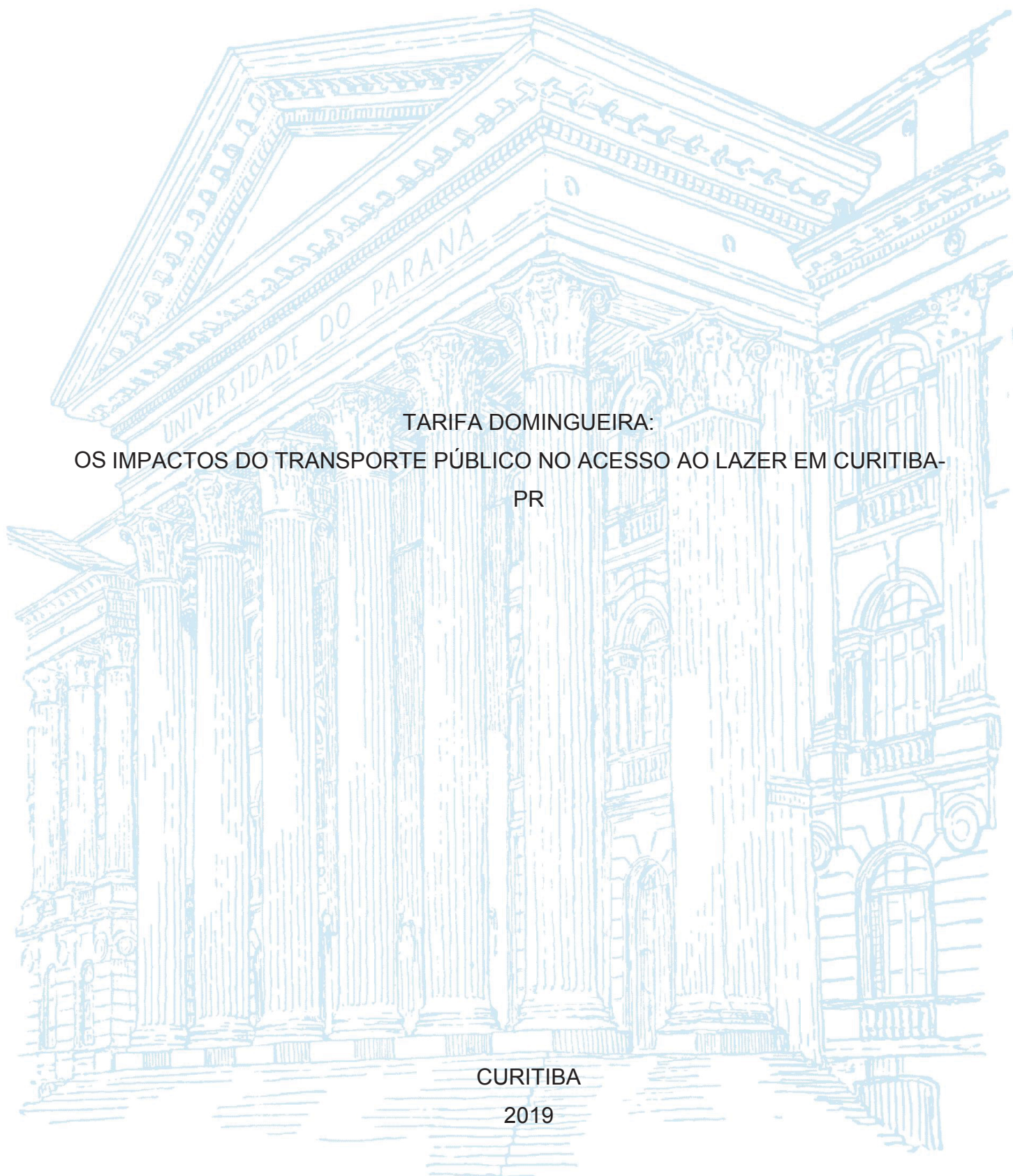
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

BRUNO DAVID RODRIGUES NECA

TARIFA DOMINGUEIRA:  
OS IMPACTOS DO TRANSPORTE PÚBLICO NO ACESSO AO LAZER EM CURITIBA-  
PR

CURITIBA

2019



BRUNO DAVID RODRIGUES NECA

TARIFA DOMINGUEIRA:  
OS IMPACTOS DO TRANSPORTE PÚBLICO NO ACESSO AO LAZER EM CURITIBA-  
PR

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação Física, do Setor de Ciências Biológicas da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Educação Física.

Orientadora: Profa. Dra. Simone Rechia.

CURITIBA

2019

Universidade Federal do Paraná. Sistema de Bibliotecas.  
Biblioteca de Ciências Biológicas.  
(Giana Mara Seniski Silva – CRB/9 1406)

Neca, Bruno David Rodrigues

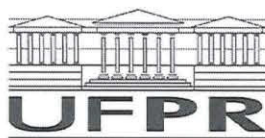
Tarifa domingueira: impactos do transporte público no acesso ao lazer  
em Curitiba-PR. / Bruno David Rodrigues Neca. – Curitiba, 2019.  
162 p.: il.

Orientador: Simone Rechia

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de  
Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Educação Física.

1. Lazer 2. Transportes coletivos – Curitiba (PR) 3. Políticas públicas  
I. Título II. Rechia, Simone, 1964- III. Universidade Federal do Paraná.  
Setor de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Educação  
Física.

CDD (22. ed.) 790.068




MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
SETOR SETOR DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EDUCAÇÃO FÍSICA -  
40001016047P0

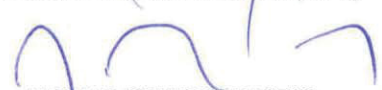
## TERMO DE APROVAÇÃO

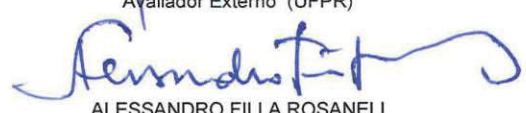
Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em EDUCAÇÃO FÍSICA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **BRUNO DAVID RODRIGUES NECA** intitulada: "**Tarifa domingueira: os impactos do transporte público no acesso ao lazer na cidade de Curitiba-PR**", após terem inquirido o aluno e realizado a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 28 de Fevereiro de 2019.

  
WAGNER DE CAMPOS  
Presidente da Banca Examinadora (UFPR)

  
MARIANO DE MATOS MACEDO  
Avaliador Externo (UFPR)

  
ALESSANDRO FILLA ROSANELI  
Avaliador Externo (UFPR)

Dedico às crianças da Vila Audi União que me ensinaram a importância da minha profissão e a todos os passageiros de transporte público.

Dedico a todas as pessoas que me incentivaram a não desistir, a chegar até aqui e a continuar caminhando, especialmente à minha mãe, irmã e avós.



## AGRADECIMENTOS

Agradeço à Deus, por me proporcionar serenidade para continuar, além de me mostrar que o meu jeito de viver é o jeito certo e, também, por me permitir viver a vida e trabalhar para fazer o bem. Agradeço a Ele por me dar uma família, daquelas numerosas, repleta de pessoas tão especiais, que estão ao meu redor o tempo todo, pessoas com quem eu pude e posso contar, que me ajudaram nessa caminhada.

Agradeço à minha mãe, à minha irmã e às minhas avós pelo suporte em todos os momentos, dos mais difíceis, aos mais felizes. Obrigado por todo o colo e pelo apoio nesta caminhada, lembrem-se que vocês são a base do meu ser e, principalmente, obrigado por me mostrar que quanto maior a distância do corpo, menor a distância do coração. Estarei sempre com vocês e sou grato por estarem sempre comigo.

Agradeço à minha fonte de inspiração nos estudos do lazer e orientadora professora Doutora Simone Rechia. Agradeço por todas as oportunidades que me deu de provar que eu sou capaz, para mim mesmo. Sou grato por ser minha orientadora nessa carreira, por suas contribuições, nessa pesquisa e pela formação docente. Sempre foi uma honra e um orgulho imenso estar na sua presença e te ouvir falar. Obrigado pela confiança e, acima de tudo, por ser minha amiga e chamar de “Brunão”. Agradeço à Deus por não me sentir só nesse mundão e ter encontrado alguém (e uma família GEPLEC — Grupo de Estudos e Pesquisa em lazer, espaço e cidade) tão louco quanto eu para querer compreender: “*Tá, e o que vem depois do trabalho?*”

Agradeço ao Mailon Silva, especialmente por me ouvir dissertar sobre lazer, por me apoiar na escrita, pela simples companhia mesmo sem poder conversar que significaram tanto. Muito, muito obrigado. Agradeço à Vó Tereza, Tia Silvana e Álvaro — por todo amor, apoio e acolhida, como também por todas as conversas e cafés, que foram essenciais para chegar até aqui.

Agradeço à Vânia Mayara da Costa, à menina-mulher que sempre me incentivou a dar o próximo passo, mas principalmente, que sempre me devolveu ao chão, que me mostrou diferentes realidades e o verdadeiro motivo do “ser professor”. Obrigado por todos risos, por cada desabafo, e especialmente, por fazer cada reclamação ou desânimo se tornar insignificante perto dos problemas do mundo.

Agradeço às minhas inúmeras amigas – Camila, Carol, Jean, Jéssica, Luana, Vanessa, Jéssica, Lara, Sabrina, Luana, Luany, Madrinha Rose, Tia Nice, Gislei e

Carol pela caminhada de longos anos até aqui, por me apoiar em tudo, pelas idas e vindas, compreendendo os momentos de afastamento e resistindo para manter nossas amizades — que são umas das coisas mais importantes que tenho e que me faz seguir.

Sou grato às crianças que me inspiraram tanto, que fizeram rir e passar incríveis e reais momentos de lazer e de paz, que eu espero ter sido ou ser inspiração para uma das possibilidades de viver e trabalhar fazendo o bem: Kauany, Kauan, Ketlin, Luana, Murilo, Luan (*in memoriam*), Arthur, Isabela e Kauan, desculpem-me pelo distanciamento nesse período, vamos brincar muito ainda.

Agradeço a todas as pessoas que carregam no peito o nome GEPLEC, pela acolhida, pelas experiências riquíssimas vividas, na Vila Audi União. E também, por me proporcionarem uma formação acadêmica independente e diferenciada e, oportunizar aproximações com outras Universidades e eventos acadêmicos, através da nossa intervenção social e produção acadêmica. Não esquecendo a importância de me apresentar mais que colegas de faculdade, amigas e amigos que eu vou levar no peito para o resto da vida e, que ensinaram tanto sobre o conceito de lazer e o que é trabalhar para e por ele. Especialmente, à Gabi — que me incentivou a participar do processo seletivo do mestrado, à Luize — fonte de inspiração do tema dessa pesquisa e que fez meus olhos brilharem junto com a Si no processo seletivo do GEPLEC, à Sabrina, à Dani, à Emília, à Aline, ao Felipe, à Patrícia, ao Rodrigo França, à Karine e à Vânia pelo apoio no processo do mestrado.

À Vila Audi União, à Creche Santa Úrsula, todas as crianças e corpo docente que proporcionaram a melhor experiência da minha vida — o ser docente. Às gestoras e coordenadoras dessa instituição, que sempre me acolheu de braços abertos e depositaram toda sua confiança em mim, num cenário global que a sociedade ainda é repleta de preconceitos sobre a presença homossexual e masculina na educação infantil. Obrigado por todo apoio e carinho.

À minha amiga, e fonte de inspiração, Joanes Ribas, pelas palavras de motivação, resistência, calma e sabedoria — de perto e de longe. Obrigado por tudo, por todo apoio, mas principalmente, por acreditar em mim, por acreditar que havia um mundo aqui fora para eu experimentar, e como sempre você tinha razão, tinha. Dedico a você essa e as minhas próximas conquistas.

Agradeço à professora Rosicler Terezinha Goedert pelo incentivo e disposição em contribuir para os rumos dessa pesquisa. À professora Maria Regina, aos

professores Rogerio Goulart e ao Mário Fidalgo pelo incentivo à docência nos programas de extensão.

Agradeço aos professores Gislene Pereira, Alessandro Fila Rosaneli e Mariano de Matos Macedo pela disponibilidade, pela inspiração nas matérias e produção acadêmica — pelas luzes lançadas durante o processo de construção da pesquisa e, pela participação na qualificação e banca final.

Agradecimento ao secretário do Programa de Pós-Graduação em Educação Física, da UFPR, Rodrigo Waki, por toda disponibilidade, cordialidade e apoio durante o mestrado.

Meus sinceros agradecimentos aos participantes dessa pesquisa e, ao motorista e à cobradora do ônibus Caximba pelo apoio, sem vocês não teríamos atingido os objetivos aqui propostos de dar vez e voz para o povo.

Agradeço à Universidade Federal do Paraná pelas inúmeras experiências oportunizadas no mundo acadêmico. Aos membros da Pró-Reitoria de Extensão e Cultura, especialmente à técnica Romilda Silva e ao Professor Dr. Leandro Gorsdorf pelas experiências profissionais e acadêmicas, em Antonina-PR, durante o mestrado.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Por fim, agradeço a todos que de uma de alguma forma contribuíram para a realização desse estudo.



*Rua do Acre para morar, rua do Lavradio para trabalhar, cais do porto para ir espiar no domingo [...] Devo registrar aqui uma alegria. É que a moça num aflitivo domingo sem farofa teve uma inesperada felicidade que era inexplicável: no cais do porto viu um arco-íris. Experimentando o leve êxtase, ambiciou logo outro: queria ver, como uma vez em Maceió, espocarem mudos fogos de artifício. Ela quis mais porque é mesmo uma verdade que quando se dá a mão, essa gentinha quer todo o resto, o zé-povinho sonha com fome de tudo. E quer mais sem direito algum, pois não é?*

*(Clarice Lispector. A hora da estrela, 1998)*

## RESUMO

Potencializar o acesso aos bens culturais e aos espaços públicos de lazer da cidade, através do transporte público, pode ser um dos caminhos para que a sociedade tenha oportunidades de adquirir conhecimentos, refletindo sobre o cotidiano e seus direitos e deveres como aspectos da cidadania. Essas oportunidades se concretizam a partir de muitas dimensões sociais, entre elas as políticas públicas efetivas. Em consonância a tal pensamento essa pesquisa busca refletir sobre como políticas de lazer e transporte potencializam a apropriação dos espaços públicos. Nessa direção, o objetivo geral foi investigar possíveis impactos no lazer da cidade de Curitiba, por usuários do transporte coletivo com a implantação e extinção da “Tarifa Domingueira” - uma política cuja a intenção foi estimular o passeio pela cidade, aos domingos, através de um desconto na tarifa de ônibus convencional. Para tanto, a pesquisa considerou os seguintes objetivos específicos: caracterizar o ciclo político da Tarifa Domingueira da sua implementação até a sua extinção; investigar, junto aos usuários do transporte coletivo, suas escolhas no âmbito do lazer e, os possíveis impactos no acesso à essas experiências na cidade, com a implantação e extinção da Tarifa Domingueira; Compreender como se dão as relações sociais e culturais no interior dos ônibus, durante os trajetos, considerando-os como espaços coletivos. Trata-se de uma pesquisa descritiva com abordagem qualitativa, que utilizou análise de documentos, aplicação de formulário estruturado a partir de critérios pré-estabelecidos e observação participante com diário de campo. A partir da triangulação dos dados encontrados surgiram as seguintes categorias de análises: “O lazer nas brechas superando a ‘preguiça de domingo’”, “Os impactos do (des)acesso às políticas públicas” e “As resistências e apropriações nos espaços dos ônibus”. Tais categorias permitiram concluir que os principais interesses da população no tempo de lazer são turísticos e a busca pela socialização. Tais aspectos devem ser considerados no desenvolvimento de políticas públicas. Além disso, a pesquisa apontou que a população mais impactada pela extinção da política Tarifa Domingueira foram famílias populosas e de baixa renda. Dessa forma, sugerem-se políticas de acesso ao transporte e aos espaços públicos da cidade atreladas a condições socioeconômicas; investimentos na educação para o lazer para motivar a apropriação das cidades visando superar a “preguiça de domingo” e a permanência nos espaços domésticos ou privados; aumento da frota de ônibus aos domingos e/ou redução da tarifas convencionais e da Linha Turismo; delimitar estratégias que potencializem os espaços públicos próximos às residências com equipamentos diversificados e que facilitem o acesso à cidade na sua totalidade. O ônibus demonstrou-se enquanto um espaço multicultural e de resistência social, além de um espaço potencial para o lazer no tempo do trajeto casa-trabalho-casa mesmo durante a semana, desde que sejam atendidas as necessidades de conforto e segurança da população. Assim, quando o direito ao transporte público é garantido de forma integrada ao lazer, o cidadão se percebe enquanto parte da cidade, podendo apropriar-se dela de forma integral, possibilitando o desenvolvimento e o aprimoramento do acervo cultural, podendo tornar-se um pouco mais crítico ao se deparar com diferentes realidades.

Palavras chave: Lazer e acesso. Lazer e transporte. Políticas públicas de Lazer. Tarifa Domingueira.

## ABSTRACT

Promoting access to cultural assets and the city's public spaces of leisure through public transportation may be one of the ways for society to have opportunities to acquire knowledge, reflecting on everyday life and its rights and duties as aspects of citizenship. These opportunities materialize from many social dimensions, including effective public policies. In agreement with such thinking this research seeks to reflect on how leisure and transportation policies enhance the appropriation of public spaces. In this direction, the general objective was to investigate possible impacts on leisure in the city of Curitiba by users of collective transportation with the implementation and extinction of the "Domingueira (Sunday) Bus fare" - a policy whose intention was to stimulate the city tour on Sundays through a discount on the conventional bus fare. Thereunto, this research has considered the following specific objectives: characterizing the policy cycle of the "Domingueira (Sunday) Bus fare"; investigating together with the users of public transportation, their leisure choices and the possible impacts on access to these experiences in the city, with the implementation and extinction of the "Domingueira (Sunday) Bus fare"; understanding how the social and cultural relations within the buses take place during the journeys, considering them as collective spaces. This is a descriptive research with a qualitative approach, which used document analysis, structured form application from pre-established criteria and participant observation with field journal. From the triangulation of the found data, the following categories of analysis emerged: "Leisure in the loopholes overcoming the 'Sunday laziness'", "The impacts of (non) access to public policies" and "Resistance and appropriation in bus spaces ". These categories allowed us to conclude that the main interests of the population in leisure time are tourism and the search for socialization. Such aspects should be considered in the development of public policies. In addition, the survey pointed out that the population most impacted by the extinction of the Sunday Fare policy were populous and low-income families. In this manner we suggest: policies of access to public transport and public spaces are suggested, coupled with socioeconomic conditions; investments in leisure education to motivate the appropriation of the cities in order to overcome the "Sunday laziness" and the permanence in the domestic or private spaces; increase of the bus fleet on Sundays and / or reducing the conventional and Tourism Line fares; demarcating strategies that enhance the public spaces near the residences with diversified equipment and that facilitate the access to the city in its totality. The bus has proved itself as a multicultural and social resistance space, as well as a potential space for leisure time in the home-work-home journey even during the week, provided that the comfort and safety needs of the population are met. Thus, when the right to public transport is guaranteed in an integrated way to leisure, the citizen perceives himself as part of the city, being able to appropriate it in an integral way, enabling the development and improvement of the cultural heritage, and may become a little more critical when faced with different realities.

Keywords: Leisure and access. Leisure and transportation. Leisure public policy. Transport public policy.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Malha urbana total de Curitiba e distância centro-bairro Caximba.....	42
Figura 2 - Malha urbana região Sul de Curitiba e distância terminal de ônibus Pinheirinho-bairro Caximba .....	42
Figura 3 – Localização geográfica do bairro Caximba – Curitiba-PR, -25.612180, -49.355664 .....	43
Figura 4 - Ocupação do bairro Caximba - vista aérea .....	43
Figura 5 – Estrutura axial da cidade e divisão das Regionais Curitiba-PR.....	44
Figura 6 – Esquema do Sistema Trinário desenvolvido em Curitiba .....	45
Figura 7 – Interior do ônibus biarticulado com espaços para dois cadeirantes com cinto de segurança, banco para acompanhante e lugar para cão guia no ônibus ligeirão.	47
Figura 8 - Novo ônibus biarticulado adquirido em 2018. ....	47
Figura 9 - Mapa de parques urbanos e bosques de Curitiba-PR .....	62
Figura 10 - Ônibus Linha Turismo – sita do deck superior. ....	70
Figura 11 – Ônibus da Linha Turismo da Prefeitura Municipal de Curitiba .....	70
Figura 12 - Estruturação Viária da Cidade de Curitiba .....	84
Figura 13 – Jardimete Dino Paolini (9MJ3+73 Curitiba, PR) .....	92
Figura 14 - Praça dos Piás no bairro Caximba - vista térrea .....	92
Figura 15 - Campanha Publicitária contra abuso nos ônibus .....	119
Figura 16 - TV's dos ônibus - parceria público-privada de publicidade do sistema de transporte de Curitiba .....	124
Figura 17 – Espaço do ônibus com assentos vagos .....	125
Figura 18 – Espaço do ônibus com distância social .....	125
Figura 20 - Ônibus com todos os passageiros acomodados em assentos .....	126

## **LISTA DE SIGLAS**

CB - Constituição Brasileira

CEP/SD - Comitê de Ética em Pesquisa e Saúde

CIC - Cidade Industrial de Curitiba

FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas

IPPUC - Instituto de Pesquisa Planejamento de Urbano de Curitiba

MDB - Movimento Democrático Brasileiro

OMS - Organização Mundial da Saúde

PDT - Partido Democrático Trabalhista

PDT - Partido Democrático Trabalhista

PMC - Prefeitura Municipal de Curitiba

PMN - Partido da Mobilização Nacional

PP - Políticas Públicas

PPP - Parceria Público Privada

PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira

RIT - Rede Integrada de Transporte Metropolitano

SESC - Serviço Social do Comércio

TCLE - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

TD - Tarifa Domingueira

UFPR - Universidade Federal do Paraná

URBS - Urbanização de Curitiba S/A

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
1.3	OBJETIVOS.....	19
1.3.1	Objetivo geral.....	19
1.3.2	Objetivos específicos .....	20
1.4	JUSTIFICATIVA.....	20
1.5	ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO .....	22
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>24</b>
2.1	O DIREITO AO LAZER.....	24
2.1.1	O acesso ao Lazer e às Culturas no bairro e na cidade .....	28
2.2	O DIREITO À CIDADE.....	34
2.2.1	<i>Citymarketing</i> : entre a promessa e a realidade da cidade modelo .....	37
2.2.2	Curitiba: <i>citymarketing</i> a partir dos espaços públicos de lazer .....	41
2.2.3	A Curitiba dos espaços públicos de lazer sub/supervalorizados .....	50
2.3	O DIREITO AO TRANSPORTE.....	56
2.4	POLÍTICAS PÚBLICAS DE LAZER E TRANSPORTE .....	64
2.4.1	Linha Turismo e o acesso aos espaços públicos de lazer de Curitiba .....	69
2.4.2	Tarifa Domingueira e o acesso à cidade.....	72
<b>3</b>	<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....</b>	<b>78</b>
3.1	DELINEAMENTO DO ESTUDO .....	78
3.2	MÉTODOS, INSTRUMENTOS E TÉCNICAS PARA COLETA DE DADOS ...	79
3.3	PROCEDIMENTO PARA ELABORAÇÃO DOS DADOS.....	84
3.4	TÉCNICA DE ANÁLISE DE DADOS .....	85
3.5	ASPECTOS ÉTICOS .....	85
<b>4</b>	<b>APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS .....</b>	<b>86</b>
4.1	MUITO PRAZER, EU EXISTO: perfil da população investigada .....	86
4.2	O LAZER NAS BRECHAS SUPERANDO A “PREGUIÇA DE DOMINGO” ....	87
4.2.1	Curitiba ainda uma cidade modelo?.....	87
4.2.2	O perfil dos lazeres da população investigada .....	94
4.3	OS IMPACTOS DO (DES)ACESSO ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS .....	101
4.3.1	Linha Turismo para os turistas globais. E para os locais? .....	101
4.3.2	Adeus à Tarifa Domingueira: ficou mais caro passear pela cidade inteira....	105
4.4	AS RESISTÊNCIAS E APROPRIAÇÕES NOS ESPAÇOS DOS ÔNIBUS ..	112
4.4.1	O ônibus enquanto um espaço potencial de lazer .....	112
4.4.2	O lugar das resistências no transporte coletivo .....	114
4.4.3	O ônibus como um espaço coletivo .....	122



<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>129</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>137</b>
	<b>APÊNDICE 01 - ROTEIRO DE FORMULÁRIO ESTRUTURADO .....</b>	<b>150</b>
	<b>APÊNDICE 02 - TCLE APLICADO PARA OS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA PARTICIPANTES DA PESQUISA DE CAMPO .....</b>	<b>158</b>
	<b>APÊNDICE 03 - ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO .....</b>	<b>161</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Hannah Arendt, em “Origens do totalitarismo”, refletiu sobre “o direito a ter direitos”<sup>1</sup>; demonstrou, nessa reflexão, que não bastam direitos sociais promulgados na carta dos Direitos Humanos, mas são necessárias ações democráticas por parte do Estado que proporcionem à humanidade e, pela própria humanidade, condições mínimas de existência. Como exemplo no Brasil, o artigo 6º da atual Constituição Brasileira (CB), trata dos direitos sociais que asseguram ao cidadão o exercício de direitos fundamentais visando diminuir as desigualdades sociais, dentre eles encontram-se o direito ao lazer e, mais recentemente em 2015, o direito ao transporte incluído através da PEC 74/2013 (BRASIL, 1988).

Nesse sentido, o acesso aos bens culturais e aos espaços de lazer da cidade através do transporte pode ser um dos caminhos para que o cidadão tenha subsídios para adquirir conhecimentos, refletir sobre o seu cotidiano, suas condições de existência e seus direitos e deveres enquanto um cidadão.

Portanto, dentre os direitos sociais assegurados pela Constituição Brasileira está o direito ao lazer, trata-se do direito a vivenciar experiências culturalmente construídas e historicamente acumuladas pela humanidade no tempo livre ou de não trabalho. De acordo com Rechia (2017), lazer é uma dimensão da vida no qual permeiam questões identitárias, políticas e de sociabilidade, um fenômeno potencializado nos espaços públicos urbanos que pode ser observado a partir da análise de três polos complementares como tempo, espaço e ludicidade. Nesse sentido, garantir o acesso aos bens culturais e espaços públicos da cidade é uma forma de promover a experiência de lazer aos cidadãos.

Contudo, além destes polos de análises citados, outros fatores impelem na apropriação dos espaços, equipamentos e serviços de lazer ofertados pelo Estado. Por exemplo, a facilidade no acesso em relação à distância casa-trabalho que impacta no tempo disponível para o lazer; o custo do transporte, que impacta em relação aos custos envolvidos para acessar determinados espaços e serviços.

Assim, quando o direito ao transporte público é garantido de forma integrada

---

<sup>1</sup>ARENDT, H. Origens do totalitarismo, 1989, p. 330-332

ao lazer, o cidadão se percebe enquanto parte da cidade podendo apropriar-se dela de forma integral, possibilitando o desenvolvimento e o aprimoramento do acervo cultural, podendo tornar-se um pouco mais crítico ao se deparar com diferentes realidades.

Isto porque, baseando-se nos estudos de Lefebvre (2001) e Harvey (2013), o desenvolvimento das cidades se configurou na direção do capital. A cidade se reinventou e passou de um valor de uso para um *valor de troca*, criando estratégias competitivas entre cidades, muitas vezes centrados nos espaços e tempos de lazer e cultura.

Segundo Neto (2004, p.193) “sobressair-se-ão aquelas que apresentarem indicadores de eficiência econômica e social traduzidos em elevados níveis de qualidade de vida para a população”. Todavia, o autor afirma que estes investimentos das funções públicas da cidade visam atrair investimento financeiro de origem nacional e internacional, e pouco resultam em maior qualidade de vida para a população.

De acordo com Mirafteb (2016), o planejamento das cidades está em crise devido à expansão descontrolada, buscando satisfazer aos interesses do capital que não são covalentes a própria imagem e ideia do planejamento urbano que é servir o *bem comum*.

Segundo Lefebvre (2001), essas transformações impactaram negativamente o direito à cidade dos cidadãos, principalmente em relação ao tempo de deslocamento centro-periferia para o lazer ou para o trabalho, já que este movimento afastou a população mais carente para as bordas das cidades e regiões metropolitanas, esses obstáculos dificultaram, por exemplo, a apropriação dos espaços públicos de lazer.

A cidade de Curitiba, capital do Estado do Paraná, no Brasil — foco deste estudo — foi reconhecida internacionalmente como uma “cidade-modelo” devido ao seu Plano Diretor da década de 1970 (OLIVEIRA, 2000; SÁNCHEZ, 2003; MOURA, 2007; DUDEQUE, 2010; FOGAÇA, 2011; LOBODA, 2016).

Segundo Ferreira (2018), esse Plano Urbanístico está ativo até os dias atuais e, teve como três principais bases de investimento: o sistema viário, o uso do solo e o transporte coletivo. Ainda, segundo a autora, o projeto transformou o tecido urbano da cidade e permitiu a expansão do centro tradicional para corredores comerciais.

Ademais, transformou fundos de vale em grandes parques públicos para

escoamento da água — como o Parque Barigui e Parque Tanguá, cartões postais turísticos pela qual a cidade também é reconhecida internacionalmente. Curitiba vendeu sua imagem de “cidade-sorriso”, “cidade-modelo” e “cidade-verde” e teve êxito ao demonstrar a eficiência do transporte e espaços públicos da cidade (RECHIA, 2007).

Todavia, o acesso a esses espaços é dificultado a partir do momento que o território da cidade se expande, quando os custos do transporte coletivo transformam a movimentação pela cidade e, conseqüentemente, nas experiências de lazer. São poucos que se beneficiam quando não há políticas públicas (PP) de transporte e de acesso ao lazer que busquem estimular e incentivar a atitude do cidadão para a apropriação de tais ambientes.

Fogaça (2011) defende a tese de que Curitiba é uma cidade fragmentada e excludente, consequência do seu planejamento estratégico, no qual seus serviços turísticos, incluindo o consumo de espaços públicos e bens culturais tem consumidores potenciais específicos tais como o capital internacional, os turistas globais e os turistas locais que podem pagar (SANCHEZ, 2003).

Segundo De Souza Carvalho & Sugai (2014), Curitiba é a cidade no qual as classes mais vulneráveis ainda se encontram nas bordas da cidade ou espalhadas pelas regiões metropolitanas. Assim, de acordo com Fogaça (2011, p.134) é a população que menos possui acesso e também sofre com a desvalorização dos espaços públicos próximos de suas residências, pois “vive-se em lugares impróprios, em péssimas condições e, aos fins de semana, desloca-se, como ‘usuário-consumidor’, para visitar a cidade e seus ‘lugares’ privilegiados. Assim, sem ações que considerem a totalidade do espaço não se alcança a integração da cidade.”

Para Moura (2008), a imagem que as gestões interessadas tentam criar para Curitiba são, normalmente, através de retribuições materiais turísticas - como parques, praças, *playgrounds* e áreas verdes.

Entretanto, muitos dos equipamentos de lazer de pequeno porte não possuem manutenção recorrente, como é o caso das inúmeras praças espalhadas pela cidade e dos parques infantis, que sequer estão de acordo com as normas técnicas (MORO, 2012). Esses equipamentos foram implantados em diversas áreas da cidade, de forma padronizada e sem consulta pública ou verificação das necessidades e anseios da população.

Por outro lado, os grandes parques que são cartões postais da cidade como os que compõe a rota de uma linha turística da cidade localizam-se na sua maioria na região norte, mais próximos da região central de Curitiba e distante da região sul devido à estrutura axial no qual a cidade de Curitiba se desenvolveu.

Por isso, para compreender este cenário de investimento no transporte público, em espaços públicos e do acesso ao lazer faz-se necessário avaliar como as políticas públicas, que são ações governamentais que tem por objetivo proporcionar à população melhores condições de vida<sup>2</sup>, atendem às demandas desta população que reside nas bordas da cidade, baseando-se nos direitos humanos e nos direitos sociais garantidos por lei.

Segundo Starepravo & Marchi Júnior (2012) é importante investigar junto à população os efeitos e os impactos das PP para verificar quais foram efetivadas e atendem as demandas sociais e quais não passam de campanhas políticas eleitoreiras.

Assim, esta pesquisa visa discutir a relação entre o fenômeno do lazer com políticas públicas de transporte, condição essencial para garantir as condições reais acesso à cidade. Além de investigar a percepção da população sobre estas questões no seu cotidiano, visando fomentar o desenvolvimento de políticas que atendam às reais necessidades que potencializem as experiências no tempo-espaço de lazer.

## 1.1 PROBLEMÁTICA

Em 2005, por exemplo, foi implantada, em Curitiba, a política pública de lazer e transporte denominada Tarifa Domingueira (TD), que tinha por objetivo estimular o passeio via transporte coletivo pela cidade aos domingos, concedendo um desconto de cinquenta por cento no preço da tarifa convencional.

Em contrapartida, em 2017 — doze anos depois e no primeiro mês de seu mandato — sob uma justificativa subjetiva de um desequilíbrio financeiro no sistema de transporte coletivo deixado por gestões anteriores, o atual prefeito de Curitiba, Rafael Greca, extinguiu a política pública TD, sem consulta popular sobre os impactos que essa extinção causaria no tempo-espaço de lazer dos usuários.

---

<sup>2</sup> Ver Queiroz (2009) e Mendonça (2007)

Mesmo com o aumento da tarifa tornando-a, na época, a mais cara do Brasil não ocorreram manifestações públicas sobre estudos de impacto ou a reimplantação da Tarifa Domingueira. Atualmente, vereadoras e vereadores discutem o tema nas pautas da Câmara Municipal de Curitiba. No entanto, segundo o próprio prefeito da cidade, a política será reimplantada quando houver reequilíbrio no sistema (G1 PR, 2017b).

Portanto, aos domingos as tarifas permanecem com o preço convencional e com a frota reduzida. Esses fatores somados aos fatores socioeconômicos e culturais podem desestimular o cidadão a circular e vivenciar a sua cidade, no tempo-espço de lazer. Assim, estes fatores impactam as oportunidades de escolha do cidadão de como e onde vivenciar o tempo de lazer, reduzindo-as aos espaços domésticos ao invés dos espaços públicos, conforme aponta pesquisa em diversas regiões do Brasil (BAHIA & BRITO, 2017).

Além disso, o ônibus é um espaço no qual o cidadão que depende do sistema de transporte passa cerca de 3 a 4 horas diárias (SOUZA, 2019), por isso faz-se necessário também uma análise sobre as condições deste espaço a partir do olhar como um espaço público, visando compreender as relações e os conflitos sociais que nele emergem, e quais as oportunidades de potencializá-lo enquanto um espaço possível de lazer também nos trajetos para o trabalho, durante a semana.

## 1.2 PROBLEMA

Nesse cenário, o problema que se apresenta é: quais os possíveis impactos no acesso aos espaços públicos de lazer da cidade de Curitiba decorrentes da implantação e extinção da política pública de incentivo à circulação na cidade, denominada “Tarifa Domingueira”?

## 1.3 OBJETIVOS

### 1.3.1 Objetivo geral

Investigar possíveis impactos no acesso ao lazer da cidade de Curitiba, por usuários do transporte coletivo, com a implantação e extinção da política pública Tarifa Domingueira.



### 1.3.2 Objetivos específicos

- 1) Caracterizar o ciclo político da Tarifa Domingueira, da implementação à extinção;
- 2) Investigar, junto aos usuários do transporte coletivo, suas escolhas no âmbito do lazer e, os possíveis impactos no acesso à essas experiências na cidade, com a implantação e extinção da Tarifa Domingueira em Curitiba-PR;
- 3) Compreender como se dão as relações sociais e culturais no interior dos ônibus, durante os trajetos, considerando-os como espaços coletivos e possíveis para o lazer.

## 1.4 JUSTIFICATIVA

Ao adquirir um automóvel particular, uma motocicleta, percebi como o modal influencia na acessibilidade aos espaços públicos e, programas-serviços da cidade. Além de reduzir o tempo de deslocamento, o automóvel particular ainda permite trajetos diferenciados, em relação àqueles observados todos os dias pela janela dos ônibus.

Contudo, após dois anos percebi o quanto o ônibus também me proporcionava algumas experiências que não era possível com a motocicleta. Por exemplo, a leitura, o descanso, maior segurança contra acidentes de trânsito, entre outros fatores que têm influenciado muitos jovens a perder o interesse por automóveis particulares e preferir os transportes coletivos ou alternativos (CHOZICK, 2012).

Dessa forma, a mobilidade urbana e a acessibilidade, ou o direito ao transporte, estão diretamente relacionadas ao direito lazer pois facilitam ao usuário a apropriação dos espaços da cidade em um menor tempo de locomoção, além de possibilitar a fruição do tempo de deslocamento.

Todavia, o custo com a passagem de ônibus, em Curitiba, atualmente, considerando 2 passagens por dia, com integração, a R\$ 4,25, equivale a cerca de R\$ 250 por mês. Impactando cerca de 25% do salário do trabalhador, baseado em um salário mínimo, considerando aqueles que possuem trabalhos informais e que custeiam sua passagem de ônibus integralmente. Além disso, quando discorreremos

sobre experiências no âmbito do lazer, há outros custos envolvidos além da passagem de ônibus como a alimentação e as tarifas de dependentes, os filhos, por exemplo.

Quando houve a extinção da Tarifa Domingueira, lembrei-me quanto o valor da passagem me motivava a sair aos domingos. Andar de ônibus, pela metade do preço, para mim, que arcava com meus próprios custos, fazia a diferença. Hoje, enquanto pesquisador, penso em famílias com 4 pessoas, por exemplo, que querem passear pela cidade aos domingos; famílias que não possuem condições financeiras de arcar com R\$ 42,50 por final de semana, totalizando cerca de \$170,00 por mês, somente com tarifa de ônibus ou não possuem automóvel particular. Com base nos estudos de Certeau *et al.* (2013), domingo é o principal dia da semana para atividades de lazer em família.

Sendo assim, esse estudo tem a relevância social de subsidiar o debate político sobre as condições de acesso da população aos espaços e serviços públicos de lazer da cidade. Pensar, especialmente, em famílias que moram a cerca de 25 quilômetros do centro da cidade e, que também tem o direito do acesso à cidade, aos bens culturais produzidos e aos espaços públicos.

O custo financeiro é o principal fator na decisão de consumo de qualquer produto ou serviço para a população de baixa renda. Logo, uma tarifa de ônibus elevada é um grande motivo para que o cidadão se conforme com o que lhe é ofertado próximo da sua residência. Ao não se apropriar de outros espaços da cidade, não conhece outras realidades e, conseqüentemente, não se desenvolve como um cidadão crítico e reflexivo, para lutar por condições reais de equidade nos investimentos públicos.

Acredito que, a principal contribuição que meu estudo trará para o campo do lazer, e até mesmo do transporte, é justamente essa intersecção de áreas do conhecimento que se influenciam mutuamente e impactam diretamente uma na outra. Não basta haver políticas públicas de lazer, espaços e serviços qualificados se esses não estiverem disponíveis ou acessíveis para todos os cidadãos, de forma equilibrada.

Como, por exemplo, no aniversário de Curitiba, a prefeitura da cidade realizou uma serenata com apresentações das culturas curitibana como danças, musicais e declamações de poemas. O evento ocorreu em um domingo à noite, no Parque

Tanguá, região norte da cidade<sup>3</sup>. Questiono-me, quem foram os frequentadores desse evento? Quais as condições reais que a população que mora, na região Sul da cidade, teve de desfrutar dessa serenata? Em um domingo à noite, há 45 quilômetros da sua casa, com a frota de ônibus reduzida e um tempo maior de espera, com custo financeiro de ida e volta para todos os membros da família? Por outro lado, quais eram as condições de acesso a esse evento para aqueles que moram no entorno do parque?

## 1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Essa dissertação é dividida em quatro partes: referencial teórico, procedimentos metodológicos, análise dos resultados e considerações finais.

Na primeira parte, os três primeiros capítulos abordam uma revisão bibliográfica sobre o fenômeno do lazer; sobre o direito à cidade e a relação com espaço público; sobre o direito ao transporte e, por fim, as relações entre políticas públicas de lazer e transporte. Já no quarto capítulo apresentam-se duas políticas públicas da cidade de Curitiba; referencial teórico sobre a Linha Turismo e os resultados de uma pesquisa documental, caracterizando o ciclo político da Tarifa Domingueira, desde sua implementação até a sua extinção.

Na segunda parte, apresenta-se os caminhos metodológicos que esta pesquisa percorreu para atingir os objetivos propostos.

Na terceira parte, desenvolve-se uma análise dos resultados das pesquisas de campo. Os capítulos 4.1 e 4.2 apresentam os resultados dos formulários investigativos, visando caracterizar os perfis dos lazeres da população investigada. O capítulo 4.3 apresenta a questão do acesso e dos possíveis impactos das políticas públicas Linha Turismo e Tarifa Domingueira no tempo de lazer. E o capítulo 4.4 apresenta os resultados das observações de campo, os quais buscam demonstrar as relações sociais que emergem dentro do transporte coletivo e sua relação com os lazeres.

---

<sup>3</sup> O evento foi desenvolvido pela PMC para comemorar o aniversário de 325 anos cidade. Durante a programação houveram apresentações de música, danças e cantos líricos. O evento ocorreu no dia 08 de abril de 2018, a partir das 18h30, nos espaços do Parque Tanguá, localizado no bairro Pilarzinho na região Norte da cidade de Curitiba. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/parque-tangua-sera-palco-de-serenata-para-curitiba-neste-domingo/45639>>. Acesso em 18.01.2019.

Os resultados dessa pesquisa visam fomentar o debate político sobre a reimplantação da TD — em Curitiba — a partir dos Interesses Culturais do Lazer apontados pelos participantes. E também, contribuir para o debate acadêmico sobre o direito ao lazer e ao transporte, demonstrando como ambos podem influenciar nas experiências culturais cotidianas da população para a melhoria da qualidade do próprio transporte coletivo, onde são gastos cerca de três horas diárias para chegar ao trabalho (SOUZA, 2019).

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 O DIREITO AO LAZER

Com o objetivo de fomentar a discussão sobre as oportunidades e condições de acesso, uso e apropriação dos espaços públicos da cidade, parte-se do princípio de que o sujeito tem o direito de fazer parte da vida cidadã refletindo e agindo a respeito dela. Dessa forma, todos devem ter oportunidades e condições de fazê-lo de forma equilibrada, em relação a outras esferas da vida, e de forma democrática.

Neste sentido, Suassuna *et al.* (2007, p.19) afirma que através dos direitos sociais constituídos os indivíduos buscam “maior equidade social diante de um contexto social de exclusão e de diferenciações sociais, econômicas e de outras ordens”.

Assim, expressar-se quanto um cidadão livre através das múltiplas linguagens é uma das condições básicas de existência humana e, de participação política no meio em que vive. Isso permite que o sujeito cumpra seu papel social e sinta-se parte de uma sociedade, retroalimentando sua sensação de pertencimento que, conseqüentemente, o fará refletir, questionar e lutar por outros direitos sociais para uma vida digna no espaço em que vive.

Retomando a reflexão de Arendt (1989) sobre o *direito a ter direitos* sociais, fomentaremos o debate a partir dos estudos do fenômeno do lazer, o qual — além de estar presente no artigo 6º da Constituição Federal de 1988 — é uma possibilidade que o sujeito expressão através das diferentes linguagens do corpo, nos diferentes tempos e espaços da cidade.

Marcellino (2001, p. 40-41), define que o lazer é um “instrumento privilegiado de educação”, que possibilita um tempo para “vivência de valores que contribuem para as mudanças na ordem moral e cultural. Mudanças necessárias para a implantação de uma nova ordem social”. Mascarenhas (2005, p.285) corrobora afirmando que o lazer pode ser um instrumento político e pedagógico de transformação social, ou seja, quando o Estado oportuniza a livre expressão, o lazer emerge como um ato político para exercer o papel de cidadão de questionando a realidade.

Para discutir tal fenômeno e estimular o debate acadêmico é necessário primeiro compreendê-lo, apoiando-se em alguns conceitos construídos ao longo dos

anos e, considerando as suas diferentes dimensões e perspectivas. Consoante a Gomes (2014) “o lazer é constituído de acordo com as peculiaridades do contexto histórico e sociocultural no qual é desenvolvido — por isso, precisa ser tratado como um fenómeno social, político, cultural e historicamente situado.”

Em conformidade com as inúmeras produções académicas sobre o conceito de lazer, percebe-se como um fenómeno abstrato e com inúmeros entendimentos e conceitos diferenciados. Tal qual para Tschöke (2010), o fenómeno do lazer sofre transformações de acordo com as mudanças que também ocorrem na sociedade, talvez seja por isso a dificuldade em encontrar um conceito único para definir o lazer.

No contexto social, um dos primeiros estudos sobre o lazer foi realizado na França — pelo sociólogo Joffre Dumazedier — que conseguiu avançar e caracterizar o fenómeno como um tempo-espço, onde o indivíduo fica livre de obrigações sociais e de trabalho, no qual ele pode optar por descansar, divertir-se ou desenvolver-se através de um conjunto de ocupações. Para o autor, o lazer constitui-se como:

[...] conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se ou ainda para desenvolver sua formação desinteressada, sua participação social voluntária, ou sua livre capacidade criadora, após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais (DUMAZEDIER, 1974, p.34).

O sociólogo considerou o lazer com um “conjunto de ocupações”, porém, teorias mais recentes, que defendem não ser necessário ocupar-se para que o fenómeno se manifeste, o ócio contemplativo é considerado um exemplo.

Ainda que estudos posteriores tenham avançado nesse conceito — devido à temporalidade do termo — é importante valorizar o passo dado por Dumazedier e, por sua contribuição na década de 1970. No Brasil, ele foi um importante agente para o desenvolvimento da produção do conhecimento académico do lazer, participando de seminários promovidos pelo Serviço Social do Comércio (SESC), para debater sobre o lazer como um direito social brasileiro, assegurado pela Constituição Federal de 1988 (GOMES, 2008).

Segundo Marcellino et. al (2007) baseado nos estudos de Sant’anna (1994), a criação SESC no Brasil, na década de 60 e 70, foi um marco nos investimentos em



políticas públicas e debates no campo do lazer, integrando o poder público e privado.

Mascarenhas (2007, p.164), reforça que a luta dos trabalhadores para a redução da jornada de trabalho foi um enfrentamento para “ter direito a ter direitos” como “dedicar-se à família, envolver-se em programas educativos e de lazer, ou simplesmente, entregar-se ao descanso e à contemplação”.

Em contraste a Gomes (2014), que considera o lazer um fenômeno historicamente presente desde a Antiguidade, Mascarenhas (2003, p.97) considera o lazer como um “fenômeno tipicamente moderno, resultante das tensões entre capital e trabalho, que se materializa como um tempo e espaço de vivências lúdicas, sendo um lugar de organização da cultura, perpassado por relações de hegemonia”.

O conceito de Mascarenhas (2005), apresenta alguns avanços quanto a reflexão a respeito da transformação que o lazer sofre, resultante das tensões do trabalho e do capital. Nesse período, o artesanato é substituído pela automatização do trabalho pelas máquinas nas linhas de produção nas fábricas. Como consequência, a exaustão dos trabalhos “diminui” e o Estado não se vê mais pressionado a organizar, controlar e subsidiar o lazer, enquanto prevenção dos problemas de saúde do trabalhador (MASCARENHAS, 2005).

Sendo assim, houve uma diminuição dos investimentos do Estado, em relação às políticas públicas para o lazer, que passam a configurar-se como uma dimensão do consumo de serviços a ser explorado pelo mercado privado — um conceito criado por Mascarenhas denominado “mercolazer”: uma “dinâmica tendencial de mercantilização do lazer em sua manifestação mais imediata, quando assume a forma de mercadoria propriamente dita” (MASCARENHAS, 2007, p. 156).

Mascarenhas (2005) considera, então, que nessa época o tempo e espaço de lazer passaram a ser foco de investimentos de empresas privadas, tornando-se um tempo/espaço de consumo e de giro de capital. A partir disso, outras consequências desdobram-se, como a mercantilização do lazer e as influências hegemônicas desta Indústria Cultural na “organização da cultura”.

Marcellino *et al.* (2007, p.15), lembra-nos que o lazer assumiu “funções disciplinadoras, terapêuticas, de correção dos excessos e desequilíbrios existentes na cidade”, além da relação do lazer com a saúde, que a indústria do entretenimento começava a oferecer no mercado.

Com todo esse cenário, podemos afirmar que ocorreram avanços nos estudos

a respeito do lazer, que potencializaram a amplitude do conceito para outras dimensões da vida que influenciam nesse fenômeno. Dessa forma, para esse estudo consideraremos o lazer como

uma dimensão da vida e, portanto, um fenômeno sociocultural, amplo e complexo, historicamente mutável, central para a análise da sociedade, o qual envolve questões identitárias, políticas, de sociabilidade e desenvolvimento dos sujeitos, numa perspectiva orgânica e processual, o que implica a análise de três polos distintos, porém complementares – espaço, tempo e ludicidade –, potencializados nos ambientes públicos urbanos. (RECHIA, 2017)

A autora contribui para a percepção da complexidade do fenômeno do lazer ao considerá-lo um fenômeno central da sociedade, pois através da análise do tempo, espaço, atitude, ludicidade e manifestações culturais de determinada sociedade, é possível analisar as condições sociais dos indivíduos, bem como as políticas de investimento geográfico, demográfico, na educação e nas culturas.

Acreditamos, então, no lazer como possível fenômeno de transformação social, através de experiências lúdicas, potencializado em espaços públicos da cidade e/ou programas e serviços ofertados pelo governo. Rechia e França (2006), ainda defendem que com “as experiências no âmbito do Lazer e do Esporte pode-se conquistar um novo tipo de relação entre espaço-tempo e cidade-cidadão, como resposta a esse processo, o qual pode produzir um novo modo de viver, ver e perceber a cidade”.

Para Marcellino (2010), o interesse nas experiências de lazer está além do aprendizado. É necessário estímulo à iniciação de conteúdos culturais desde os níveis menos elaborados — que vão se desenvolvendo para níveis mais elaborados e complexos das culturas. Por isso, é importante a educação para o lazer, de acordo com as necessidades da população, proporcionando motivação e interesse para que o sujeito possa superar o conformismo através da criticidade e da criatividade.

Dessa forma, o simples estímulo através do transporte coletivo pode proporcionar o acesso à espaços públicos diferenciados; esses acessos, por sua vez, oportunizam diferentes sensações, vivências e experiências no âmbito do lazer. Nesse ciclo, o sujeito vai desenvolvendo seu senso crítico, percebendo a cidade, percebendo a si e ao outro, amplia suas opções no âmbito do lazer e constrói sua liberdade de escolha.

Conforme propõe Bramante (1998, p. 9), “a vivência do lazer está relacionada

diretamente às oportunidades de acesso aos bens culturais” e, com isso, Silva (2007) afirma que o fator renda está diretamente relacionado ao acesso às experiências, exercendo uma forte influência nas escolhas do sujeito.

Suassuna *et al.* (2007, p. 24) lembra que, em relação ao lazer, “o sentido que lhe é atribuído tem direta relação com os sujeitos que o praticam, mas, ao mesmo tempo, o lazer pode ser favorecido por um conjunto de ações e programas de organismos governamentais e não-governamentais”, tais como: programas sociais de incentivo ao acesso e espaços públicos que motivem o cidadão a usufruir da cidade no seu tempo disponível.

Neste sentido, faz-se necessário o desenvolvimento de políticas públicas para o lazer e, para o acesso à cidade que estimulem e incentivem a população a equilibrar experiências de lazer públicas e privadas e, também, a buscar novas vivências que ampliem o acervo cultural e despertem interesse para novas experiências pela cidade.

#### 2.1.1 O acesso ao Lazer e às Culturas no bairro e na cidade

Gomes (2004, p.125), considera o lazer ainda como “uma dimensão da cultura, construído por meio da vivência lúdica de manifestações culturais”, materializada a partir da articulação da ludicidade, das manifestações culturais e do tempo/espço social. Além disso, a autora conceitua o lazer como produção cultural histórico-social que “constitui relações dialógicas com a educação, o trabalho, a política, a economia, a linguagem, a saúde, a ciência e a natureza, entre outras dimensões da vida, sendo parte integrante e constitutiva de cada sociedade” (GOMES, 2008).

Seguindo a mesma linha de pensamento, Tschoke corrobora com Gomes (2008) ao afirmar que os sujeitos têm papel ativo na construção e ressignificação das culturas e do lazer, “pois são parte do movimento de transformação da sociedade, influenciando e sendo influenciado através da cultura em que estão inseridos” (TSCHOKE, 2010, p.16).

Igualmente, Magnani (2003) já havia afirmado que o lazer é parte integrante da vida cotidiana e, Mascarenhas (2005) pondera que o lazer é uma oportunidade da sociedade se apropriar, reelaborar e produzir culturas, questionando os valores da ordem e o progresso contemporâneo.

Corroborando com os autores, para o Estado, não se trata de promover somente ações culturais pontuais e desconexas, mas de oportunizar a participação cidadã no processo de criação e ressignificação das culturas, superando a indústria cultural e do entretenimento.

Contudo, no século XXI, o lazer ainda luta para ganhar espaço nas políticas públicas do Governos Federal, Estadual e Municipal. Na vigente Constituição Brasileira — de 1988 — somente as áreas da saúde, educação e assistência social possuem obrigatoriedade e, uma porcentagem mínima de investimento; isso faz com que políticas públicas para o esporte e lazer sejam definidas em cada mandato de governo, de acordo com os interesses de cada gestão.

Castro (2016) esse fato impactou diretamente a programação orçamentária para essas áreas. Ao analisar os investimentos federais em esporte e lazer de 2004-2011, a autora concluiu que mesmo os planejamentos orçamentários não foram executados; que houve descontinuidade de programas, além de inconsistências e falta de liquidação de recursos.

Conforme Mascarenhas (2005, p.159) propõe que o lazer deve ocupar o seu espaço nas políticas públicas a fim de garantir ao cidadão qualidade de vida e cumprimento do seu direito social, “alicerçado sobre princípios como planificação, participação, autonomia, organização, justiça e democracia, deixando de ser monopólio ou instrumento daqueles que concentram poder econômico” (MASCARENHAS, 2005).

Todavia, todas essas justificativas e avanços na compreensão do lazer ainda foram insuficientes para que o poder público invista de forma efetiva em políticas públicas de lazer conforme aponta Castro (2016).

Vale ressaltar que para vivenciar o tempo de lazer com qualidade alguns fatores tais como infraestrutura de espaços públicos, condições de acesso à cidade, carga horária de trabalho reduzida garantida por lei, etc., não dependem das atitudes do indivíduo enquanto cidadão, ou seja, a população precisa das ações do poder público.

Portanto, para garantir que a sociedade usufrua do seu direito ao lazer, o Estado deve garantir políticas públicas de mobilidade urbana, infraestrutura, trabalhistas e de lazer que eduquem, estimulem e facilitem as vivências no âmbito do lazer pela cidade.

Isso porquê, de acordo com Souza (2015, p.74), o ambiente construído ou o substrato material da cidade “condicionam as relações sociais em si mesmo por bloquear, facilitar e dificultar através da sua materialidade e, também por ser ‘portador’ de símbolos e mensagens que colaboram para a socialização e a (de)formação de hábitos, costumes e mentalidades”. Por exemplo, os equipamentos de lazer que, a partir dos sentidos e significados que geram para o sujeito, podem despertar ou não a vontade de se apropriar do espaço.

Assim como o substrato material, a mobilidade urbana também pode condicionar, ou seja, facilitar ou dificultar o acesso do cidadão a determinados espaços da cidade, sejam eles públicos ou privados. Por analogia, as políticas públicas de mobilidade urbana se relacionam com as políticas públicas para o lazer na cidade, visto que não é suficiente ter programas sociais, eventos ou espaços públicos de qualidade para a população se o acesso não é facilitado ou financeiramente viável.

Considerando o desenho geográfico da cidade de Curitiba — que será explorado mais adiante — é necessário incentivar financeiramente e facilitar o transporte coletivo para que a população, especialmente aquela que reside nas bordas da cidade ou nas regiões metropolitanas, tenham acesso ao espaço e serviços de lazer da prefeitura.

Entretanto, o movimento que se percebe na atualidade é de uma hegemonização dos tempos, dos espaços, das práticas e do acesso ao lazer. Ou seja, o tempo é controlado, os espaços são institucionalizados, e as atitudes nesses espaços são pré-determinadas para que o fenômeno de lazer se constitua como uma mercadoria, retroalimentando o sistema capitalista para a produção de bens e serviços que satisfaçam essa dimensão da vida.

Certeau *et al.* (2013) analisam as formas de apropriação dos bairros através das artes de fazer, dentre elas as maneiras de morar na cidade e, especificamente no bairro, através das práticas culturais que emergem no cotidiano dos sujeitos. Essas práticas são analisadas pelo autor enquanto táticas, conceituadas como astúcias dos sujeitos perante às imposições estratégicas do Estado, que condicionam os comportamentos e acesso ao espaço público. Os autores analisam esse cotidiano de duas formas: através da arquitetura enquanto substrato material que delimita atitudes, e, também, por uma análise sócio etnográfica da vida cotidiana, buscando a vitalidade

no espaço urbano. Os autores *lamentam* que não é possível “propor um método de ‘fabricação’ de espaços ideais onde enfim os usuários pudessem inserir-se plenamente no seu ambiente” (p.38) — é muito provável que esse espaço teria que ser volátil, para atender às individualidades e necessidades cotidianas. Ademais, os autores exploram uma categoria que denominam *barulho* do cotidiano, no qual o sujeito é protagonista das atitudes frente ao espaço “em que se pode indefinidamente multiplicar os lances de sondas sem jamais encontrar as estruturas que as organizam” (CERTEAU *et al.*, 2013, p.38).

Para Certeau *et al.* (2013, p.39), “o bairro aparece assim como o lugar onde se manifesta um ‘engajamento’ social ou, noutro termos: uma arte de conviver com parceiros (vizinhos, comerciantes) que estão ligados a você pelo fato concreto, mas essencial, da proximidade e repetição”. Nessa definição de bairro, em relação à cidade como um todo, os termos *proximidade* e *repetição* ganham destaque, porque o sujeito cria vínculo com o lugar devido às condições de domínio da relação tempo/espaço, que é mais favorável, pois é através do uso cotidiano que “consegue criar para si um espaço de aconchego, itinerário para o seu uso ou seu prazer, mas que ele soube, por si mesmo, impor ao espaço urbano” através da apropriação (CERTEAU *et al.*, 2013, p.42).

Nesse sentido, a cidade poderia ser comparada ao bairro, em ordem mais próxima e não tão distante da realidade do sujeito, se o acesso fosse facilitado para uso e apropriação cotidiana, criando assim esse mesmo vínculo entre o sujeito e a cidade como um todo.

A realidade, infelizmente, para o autor, é uma cidade com códigos, estruturas e estratégias “que o usuário não domina, mas que deve assimilar para poder viver por aí, em face de uma configuração dos lugares [espaços sem sentidos e significados] imposto pelo urbanismo, diante dos desníveis sociais internos ao espaço urbano” (CERTEAU, 2013, p.41-42).

Segundo Certeau (2013) é nesse cenário que se desenvolve o aprendizado da vida cotidiana, no qual a população se vê obrigada a encontrar brechas no dia a dia, para superar o conformismo e se reinventar, no espaço onde vive. Apesar das estratégias impostas pelo Estado, para limitar o acesso, a população busca



alternativas para acessar o lazer, seja com o ato de “furar as catracas dos ônibus”<sup>4</sup> para não pagar passagem, seja utilizando o vale transporte que era direcionado para ir trabalhar, ou resignificando e se conformando com os espaços que estão disponíveis próximos da sua residência. Para o autor, sem as táticas do usuário a vida na cidade seria impossível.

Todavia, de acordo com Borja (2010), uma cidade de qualidade e com justiça democrática não é luxo — independente da população conseguir reinventar o seu espaço no seu cotidiano — o Estado ainda precisa ouvir suas necessidades, visando potencializar a apropriação. Não é democrático manter investimentos discrepantes em espaços diferentes da cidade. Seguindo o que é proposto por Certeau *et al.* (2013, p.46), o bairro é mais apropriado por ter “lugares na proximidade dos quais estes cidadãos se encontram necessariamente para atender às suas necessidades cotidianas”, portanto, quiçá a cidade como um todo oferecesse a *conveniência* aos sujeitos, os mesmos manteriam uma relação muito mais estreita com o espaço urbano.

Podemos exemplificar com estudos sobre a cidade de Curitiba-PR, de Rechia, Tschöke & Vieira (2012), Carvalho & Sugai (2014) e Pereira (2001) que apontam uma diferença nos investimentos entre os espaços públicos centralizados, em detrimento daqueles que se encontram às margens da cidade. Assim, os espaços públicos mais próximos das residências, compostos, em sua maioria, por praças, pré-determinam as experiências e práticas corporais a partir dos substratos materiais disponíveis como, por exemplo, os parquinhos infantis com o trio de ferro (escorregador, gangorra e trepa-trepa) e a quadra poliesportiva (futebol, basquete, vôlei e futsal).

Por isso, discutir o fenômeno do lazer e analisar as condições reais de oportunidades e acesso na cidade, além de como o cidadão encara estas questões no seu cotidiano, são essenciais para que possamos compreender as reais necessidades, as demandas, os anseios e a posição política desses atores sociais.

É nesse sentido que Mascarenhas (2005, p.173) propõe que as políticas públicas democráticas de lazer - e de acesso à cidade, ampliando o argumento, devem estar aliadas não só à recreação e à aptidão física, mas

---

<sup>4</sup> Expressão comum em Curitiba-PR para expressar o ato de acessar o transporte coletivo pela porta traseira para não pagar a tarifa. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/operacao-contra-fura-catracas-apreende-15-adolescentes/45445>>. Acesso em 18.01.2019.

contemplando também estas dimensões, aliadas à arte, à música, à comunicação, à vida na natureza, ao bem estar e à qualidade de vida, à saúde, aos cuidados com o corpo etc., fazerem-se como projetos e programas para a apropriação coletiva, lúdica, crítica e criativa das diversas manifestações que compõem o patrimônio cultural brasileiro, incorporando novas formas de apreender, viver, explicar e organizar a vida social (MASCARENHAS, 2005, p.268)

O autor ainda lembra que o lazer deve ser percebido pelos governos como “componente funcional imprescindível ao equilíbrio social, garantindo condições adequadas ao trabalho e contribuindo para a formação moral dos indivíduos” (MASCARENHAS, 2004, p. 19).

Tal qual Silva (2011), ainda destaca, que sendo o fenômeno do lazer composto por tempo e espaço, para vivenciá-lo é necessário tempo livre das relações sociais de trabalho, além de espaço físico e serviços para o lazer de qualidade e acessíveis, como praças, parques e programas sociais. Haja vista, a gestão da cidade, deve prover tais aspectos com qualidade, conforme garantido pela Constituição Federal (BRASIL, 1988). Como é reforçado por Rechia *et al.* (2015), esse processo se consolida através da efetivação das políticas públicas na cidade, que é onde esse direito pode ser materializado de forma democrática.

Todavia, devido às transformações espaciais no qual as cidades têm passado nos últimos anos e a alta concentração de pessoas, trocas, estruturas e fluxos nos centros urbanos, tem sido cada vez mais difícil proporcionar a igualdade no acesso o espaço da cidade, em sua totalidade, para todos os cidadãos.

Percebendo essas questões, a Academia começou a discutir o “direito à cidade” — termo cunhado por Lefebvre — para discutir o acesso à cidade pela população, bem como das riquezas produzidas pelas culturas, aos espaços, aos centros de decisão, de informação, conhecimento, entre outros. Trata-se de uma tentativa de “constituição ou reconstituição de uma unidade espaço temporal, de uma reunião, no lugar de uma fragmentação” da cidade (LEFEBVRE, 2001, p.34).

No próximo capítulo discutiremos sobre a reconfiguração das cidades a partir da Industrialização para atender às necessidades da globalização e como isto impacta na fruição dos tempos e espaços de lazer dos cidadãos.

## 2.2 O DIREITO À CIDADE

As cidades têm passado por um processo de transformação espacial e temporal e isto reflete no tempo e no espaço de lazer para o cidadão. As mudanças geraram um impacto no cotidiano, principalmente, a partir da Revolução Industrial, no qual o modo de organizar o tempo e espaço da cidade é pensado a partir dos interesses do acúmulo do capital através do lucro.

De acordo com Lefebvre (2001, p.11), “para apresentar e expor a ‘problemática urbana’, impõe-se um ponto de partida: o processo de industrialização. Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações na sociedade”.

Concomitante a Pradilla (2015) cidade é concentração, concentração de troca, de mercadorias e serviços, de pessoas e, conseqüentemente, de relações sociais e de culturas. Trata-se de uma grande constelação que se organiza sobre infraestruturas, distâncias e serviços que geram uma região urbanizada. Já, Rolnik (2000, 2004), compreende a cidade como uma grande obra, assim como Lefebvre, uma obra resultado que passou de uma necessidade de organização e de encontro das diferenças para a dominação da natureza e das relações sociais. A cidade, que tinha espaços urbanos multifuncionais, hoje, assim como corrobora com Lefebvre, vê-se fragmentada em poder gerando segregação e diferença socioespacial. Para a autora, o urbanismo atribuiu quatro funções básicas para a cidade: lazer, moradia, trabalho e circulação; sendo as três primeiras passíveis de serem realizadas em espaços privados, cabendo ao poder público desenvolver a circulação na cidade. A autora afirma ainda que a está se desenvolveu para a vida privada, para a negação do uso dos espaços públicos, intensificação das experiências de lazer e trabalho privadas que está levando a cidade para uma desorganização social e a um caos urbano.

De acordo com Lefebvre (2001, p.78), as transformações que ocorreram na cidade têm impactado diretamente o cotidiano dos cidadãos, a partir do momento em que tais decisões passam por cima das necessidades e interesses de quem nela habita:

Atualmente, o pensamento sociológico e a estratégia política tendem a pular do nível do habitat e do habitar (nível ecológico, o da moradia, do imóvel, da

vizinhança e por conseguinte do domínio do arquiteto) para o nível geral (escala da disposição do território, da produção industrial planificada, da urbanização global) passando por cima da cidade e do urbano” (LEFEBVRE, 2001, p.78).

Para Rechia (2003), a cidade contemporânea ainda possui características pós-industriais marcadas, principalmente, pelos avanços tecnológicos que visam aumentar a produtividade, numa falsa ilusão de redução do tempo e esforço de trabalho. O que se percebe é um movimento que visa o aumento da produção a partir da velocidade de produção das máquinas, e, com isso, uma singela redução do esforço físico. Entretanto, o tempo de trabalho permanece o mesmo, sendo adicionado o tempo de circulação pela cidade, centro-periferia, das camadas mais pobres, levando à uma exaustão psicológica.

Neste cenário Lefebvre (2001, p.118) nos convida a refletir sobre o cotidiano do suburbano nesta nova cidade:

Basta abrir os olhos para compreender a vida quotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. O quadro dessa miséria generalizada não poderia deixar de se fazer acompanhar pelo quadro das ‘satisfações’ que a dissimulam e que se tornam os meios de eludi-la e de evadir-se dela.

Segundo Lefebvre (2001), no século XVI-XVII ocorreu uma transformação nos espaços da cidade — uma implosão decorrente da aglomeração da população nos centros urbanos, superlotando esse núcleo que, por décadas, careceu de atendimento comunitário e infraestrutura. Na sequência, houve uma explosão da cidade pelo espaço circundante, com um acelerado processo de urbanização e ocupação das bordas da cidade pela classe trabalhadora, distantes do núcleo central, já que a região central ainda hoje é o núcleo do poder.

Loboda (2016, p.38) defende que “[...] a cidade é o *lócus* da diferenciação socioespacial. Os lugares da diferença sempre existiram na cidade e, nesse sentido, ou como consequência, as pessoas distribuem-se no espaço urbano a partir da distribuição desigual da terra”, a cidade então é “um espaço de representação, que traduz em afastamento, de individualismo; adiciono de segregação e de desigualdades de acesso, uso e apropriação da cidade” (LOBODA, 2016, p.42).

Adiante, o autor defende que “os bairros parecem não fazer parte da cidade,

configurando uma situação de não pertencimento à cidade, de estar à margem de certas benesses que só existem no “centro” ou na ‘cidade’” (LOBODA, 2016, 45). Segundo os autores, a consequência disso é a violência urbana, já que para sobreviver, com o mínimo dos direitos sociais e acessos garantidos, a sociedade se vê obrigada a encontrar brechas no sistema para conseguir se apropriar desse espaço e gerar vitalidade urbana. Certeau *et al.* (2013) conceituam que a economia do tempo é que permite um aumento da qualidade da relação do sujeito com a cidade, sendo que o consumo do espaço urbano expõe as hierarquias, os papéis sociais e as convenções da ‘socialidade’.

De acordo com Souza (2015) a cidade é formada por vários espaços criados não só por padrões geométricos, mas também por sentimentos, imagens e pensamentos que dão vida para esses espaços. Esse encontro torna o espaço um lugar vivo: “um espaço dotado de significado e carga simbólica, ao qual se associam imagens, muitas vezes conflitantes entre si [...] um espaço vivido pelos que moram ou trabalham lá quotidianamente” (SOUZA, 2015, p.36). Estabelece-se, dessa forma, uma relação dialética entre dois polos, conferindo e resgatando a cidade um valor de uso ao invés de um valor de troca (LEFEBVRE, 2001).

Rechia (2003, p.35) expõe que os espaços produzidos, a partir da relação com o sujeito, “precisam ser percebidos na sua dimensão humana, ou seja, no que uma cidade e alguns de seus cenários significam para quem nela vive e para quem deles usufrui.” É necessário haver uma interação entre espaços e equipamentos, considero importante também, citar o acesso para mobilidade urbana, visando facilitar as relações de troca entre os cidadãos, além do uso e apropriação da cidade, independente da distância.

Borja (2010) concorda que a cidade é o espaço que possibilita a convivência e, consequentemente, a formação cidadã. Ligando-se assim ao que é defendido por Marcellino (2001) e Mascarenhas (2005), que o lazer pode ser um fenômeno que possibilita a transformação social, pois permite a liberdade de escolha e de ação, desde que haja condições e oportunidades reais de acesso de apropriação para os cidadãos.

Tal mudança de valores — da cidade — só se efetivará com o intermédio do Estado, por meio de investimentos em políticas públicas desenvolvidas a partir da análise da culturas locais, fornecendo subsídios para a população de apropriar da

cidade. De acordo com França (2007, p.88), “essa é a dialética entre espaço e lugar, produto e obra que engendra as condições necessárias para poder surgir sujeitos organizados, [...] para (re)significar as práticas sociais”.

Por consequência, o Estado deve organizar-se para estimular o sujeito a se apropriar da cidade, recuperando a função do *habitar* nesse espaço. Apropriar-se de um espaço não significa encontrar em um local feito de acordo com sua necessidade ou função, mas sim, encontrar a oportunidade de “*espacializar* uma atividade social, ligada a uma prática no seu conjunto” (LEFEBVRE, 2001, p.25). No atual cenário, “o urbano, [...] foi atacado de frente de través, corroído, roído, perdeu os traços e as características da obra, da apropriação” sendo considerada após a globalização um grande palco para espetáculos (LEFEBVRE, 2001, p.83).

### 2.2.1 *Citymarketing*: entre a promessa e a realidade da cidade modelo

O fenômeno da globalização incorporou um novo sentido para a cidade numa tentativa de atender às diversas demandas globais. A cidade se reinventou para o mercado mundial, já que o sistema capitalista valoriza aquela que possui mais abertura para investimentos internacionais, manifestando-se, como exemplo, de funcionalidade para a produção e acumulação do capital.

Lefebvre (2001, p.85) define que “atribuir a crise da cidade à racionalidade limitada, ao produtivismo, ao economismo, à centralização planificadora preocupada, acima de tudo, com o crescimento, à burocracia do Estado e da empresa, não é falso”. Segundo o teórico, a cidade ao passar de um *valor de uso* para um *valor de troca* é gerenciada para vender seus lugares e seus signos. Harvey (2013) denominou esse processo de *citymarketing* - ou empresariamento urbano, trata-se estratégias de mercado que transformam a cidade em expressão artística, política e de consumo.

Para Harvey (2013), os capitalistas perceberam no espaço da cidade uma oportunidade de qualificar os espaços, com objetivos de gerar fluxo internacional, atrair investimentos financeiros de multinacionais, vendendo uma qualidade de vida para os novos cidadãos e para os turistas:

Assim, as qualidades de lugar passam a ser enfatizadas em meio às crescentes abstrações de espaço. A produção ativa de lugares dotados de qualidades especiais se torna um importante trunfo na competição espacial

entre localidades, cidades, regiões e nações. (HARVEY, 2013, p.265)

A partir da globalização, a cidade passa a ser ofertada como um produto, acarretando a concorrência entre cidades — recebendo a instalação de multinacionais para arrecadação de altos impostos — “visando uma centralidade, antiga e renovada” (LEFEBVRE, 2001, p.20-21).

A cidade, nesse sentido, começou a sofrer uma transformação espacial e temporal. Essa reforma iniciou-se a partir dos investimentos públicos, porém, não mais para atender às demandas do cidadão, mas sim às necessidades da indústria e do comércio. Lefebvre (2001, p.11) aponta que “a própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos”.

Harvey (2013) afirma que, a partir da década de 1970, um novo modelo de administração da cidade passa a ter, como elemento principal, o conceito de “parceria público privada” (PPP), “buscando e atraindo fontes externas de financiamento, e novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego” (HARVEY, 2013, p. 172). O autor defende ainda que houve uma “produção de necessidades e desejos para a mobilização do desejo e da fantasia, para a política da distração como parte do impulso para manter nossos mercados de consumo uma demanda capaz de conservar a lucratividade da produção capitalista” (HARVEY, 2013, p. 172).

As cidades buscam um modelo ideal — para atender a interesses localizados; — modelo esse que se prolifera e, outras cidades mundiais, buscam atender à essas premissas encontradas. Sánchez (2003, p.31) conceitua “cidade-modelo” como

imagens de marca construídas pela ação combinada de governos locais, junto a atores hegemônicos com interesses localizados, agências multilaterais e redes mundiais de cidades. [...] mediante estratégias discursivas, meios e instrumentos para sua difusão e legitimação em variadas escalas”.

Vende-se a imagem de uma cidade de economia competitiva, e segundo a autora, isso se dá, principalmente, através da reestruturação do espaço físico urbano, de acordo com os interesses turísticos e de mercado. A principal consequência é a gentrificação, uma ação causada pela revitalização dos espaços da cidade, que expurga para as bordas aquilo e aqueles que destoam do que deve estar no centro econômico-estético, contrariando os interesses da capital e do capital.

Lefebvre (2001, p.33) previa que



em redor desses centros se repartirão, em ordem dispersa, segundo normas e coações previstas, as periferias, a urbanização desurbanizada. Todas as condições se reúnem para que exista uma dominação perfeita, para uma exploração apurada das pessoas, ao mesmo tempo como produtores, como consumidores de produtos, como consumidores de espaço

Rechia (2003) considera que a estratégia de promoção da cidade, o *citymarketing*, tenta justificar a revitalização de espaços degradados e, incorporação à paisagem de grandes áreas verdes, como essenciais para qualidade de vida urbana. Quando, na verdade, o objetivo final é a orientação da cidade para venda da sua identidade, visando fomentar o turismo e a captação de investimento privado estrangeiro.

Para Sanchez (1997), *citymarketing* é como uma relação entre o planejamento urbano e o *marketing* da cidade — que constituem verdadeiras fábricas de imagens — com o objetivo de construir ou modificar a identidade do local. A autora cita pesquisadores referendados na área para os quais o *citymarketing* é uma orientação da política urbana à criação ou, ao atendimento das necessidades do consumidor, com objetivos de crescimento econômico e desenvolvimento urbano.

Seguindo essa linha de raciocínio, o consumidor da cidade pode ser tanto empresas multinacionais e turistas, quanto o próprio cidadão através do incentivo ao turismo local. Todavia, é necessário investigar o quanto o cidadão se percebe consumindo e participando da sua cidade, incluindo através da apropriação dos espaços públicos de lazer distribuídos nela — a análise do presente estudo que será explorado adiante.

Harvey (2013, p.55) reforça que “por mais que exista um pluralismo pós-moderno, a representação e a ação coerentes são repressivas ou ilusórias (e, portanto, fadadas a ser autodissolventes e autoderrotantes)”. Por consequência, o discurso dominante é o da busca por uma variedade de espaços, ao contrário do que o modernismo representava. Isso porque o fato de a cidade ser composta por vários grupos sociais, espaços e territórios, impossibilita a homogeneização de ideias, como consequência, o poder é exercido através de um único discurso, que deveria satisfazer toda a realidade que se apresenta. Porém, vários grupos sociais não se encaixam no discurso produzido, são isolados e não usufruem como os demais do tempo e do espaço da cidade.

Há uma linha tênue nessa mudança na pós-modernidade, ilusória como diz o Harvey, pois ao mesmo tempo em que os valores e ideias parecem ter mudado, a



realidade ainda demonstra um discurso único e personalizado para determinadas parcelas da população, por exemplo, através do substrato material presente nos bairros e do acesso aos centros de decisão. E torna-se opressivo para os grupos sociais das bordas da cidade, de forma muito sutil, visto que precisam se enquadrar nas condições pós-modernas impostas por essa nova forma de viver e ver o mundo.

Segundo Certeau *et al.* (2013, p.204) “indiscreto, o *habitat* confessa sem disfarce o nível de renda e as ambições sociais de seus ocupantes. Tudo nele fala sempre e muito: sua situação na cidade, a arquitetura do imóvel, a disposição das peças, o equipamento de conforto, o estado de manutenção”.

É possível, então, acreditar que conforme aponta Marcelino *et al.* (2007), os espaços públicos não sejam somente para turistas ou, vistos como locais de acesso e de passagem para os cidadãos, e que a cidade ainda resiste nas experiências de lazer? Ou seja, é possível encontrar nas brechas do cotidiano da população o valor de uso da cidade?

A resposta para essas perguntas segundo os autores é

Mesmo saqueada e esvaziada dos valores do encontro humano, a cidade, no entanto, não é eliminada. Ela resiste, à medida que o valor de uso do espaço não é eliminado de vez. E ele reaparece, entre outras possibilidades nas práticas de lazer, da perspectiva de desenvolvimento pessoal e social, do encontro e da convivencialidade, do corpo (MARCELLINO, 2007, p.18).

A cidade não pode perder o seu sentido e significado de encontro, de troca de experiências, vivências, de diálogo e de socialização. Lefebvre (1991, p.77-98) defende que a cidade e o espaço são projeções das relações sociais e, segundo Jacobs (2000) e Rechia (2005) na cidade é onde acontece o contato com o outro, consigo mesmo e com o lugar, onde acontecem tensões e conflitos, é onde se desenvolve as culturas, a percepção de si e o contato com o novo.

De acordo com Lefebvre (2001, p.20-21) “houve, na história, uma produção de cidades assim como houve produção de conhecimentos, de cultura, de obras de arte e de civilização”, assim, as cidades passam a ser uma mercadoria, um objeto a ser comercializado, seguindo o pensamento do autor. Portanto, a cidade transforma seus espaços, seus fluxos, sua essência através de planos diretores que começam a guiar o desenvolvimento das cidades visando atrair investimento privado, seguindo as tendências da globalização.

O objetivo dos planos diretores eram melhorar a qualidade de vida nos grandes

centros urbanos. Os planos previam mudanças estratégicas como reestruturações viárias, do uso do solo, saneamento, transporte. No Brasil, diversas cidades passaram por essas mudanças — devido ao crescimento desordenado — dentre elas a cidade de Curitiba, foco de estudo dessa pesquisa.

O próximo capítulo desenvolverá, então, como a capital do Estado do Paraná passou por um processo de reestruturação, a partir da década de 70, seguindo os princípios estratégicos de *citymarketing* e os impactos dos/nos espaços públicos de lazer nesse tipo de planejamento.

### 2.2.2 Curitiba: *citymarketing* a partir dos espaços públicos de lazer

A cidade de Curitiba, capital do Estado do Paraná, localizada no sul do Brasil, com aproximadamente 1.917.185 habitantes (IBGE-censo, 2010), é um estudo de caso com vasta produção acadêmica sobre *citymarketing*, principalmente em relação a aos avanços, estagnações e retrocessos que a cidade vem sofrendo ao longo dos anos, por conta de tomadas de decisões orientadas para o mercado que as gestões tomaram.

Segundo autores como Sastre (2018), Dudeque (2010), Sánchez (2003) e Oliveira (2000), o plano diretor da cidade foi reconhecido internacionalmente por muito tempo e, multiplicado em outras cidades. Contudo, houveram poucas alterações até os dias atuais, cinquenta anos depois, configurando um caos urbano em relação ao acesso e à mobilidade urbana, além da segregação socioespacial para as bordas da cidade da população de baixa renda.

O bairro Caximba, por exemplo, onde até 2010 localizava-se o aterro municipal da cidade, localizado na região Sul da capital paranaense, fica a cerca de 25 quilômetros do centro histórico-comercial<sup>5</sup> (Figura 1), 15 quilômetros do terminal de ônibus Pinheirinho — que alimenta a região (Figura 2), isolada da mancha urbana de Curitiba conforme Figura 3. Por conta desse desenvolvimento acelerado, a cidade demonstra, até os dias atuais, “as contradições da produção do espaço”, baseando-se em um ‘progresso’ urbano, “que contém em si mesmo sua negação: a qualidade

---

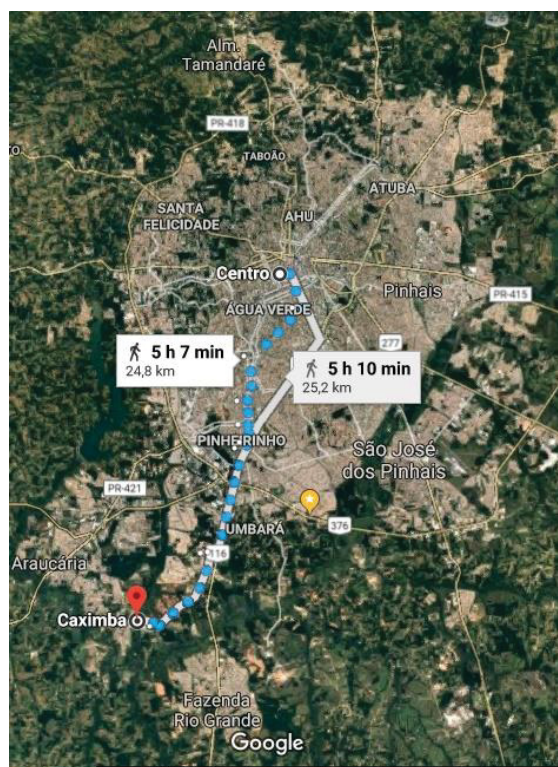
<sup>5</sup> Devido à estrutura axial no qual a cidade de Curitiba se desenvolveu, este centro fica mais próximo da região Norte da cidade na Regional Matriz conforme Figura 01.

de uma área é medida em contraposição à precariedade de outras” conforme pode ser analisando pelas condições precárias de habitação da região na Figura 4 (PEREIRA, 2001, p.49).

O bairro Caximba foi fundado há cerca de trinta anos, mas teve crescimento acelerado de habitações a partir de 2010, quando encerraram-se as atividades do aterro sanitário. Atualmente, parte do bairro é composto por ocupações irregulares por estarem localizadas à beira do Rio Barigui e próximo ao deságue com o Rio Iguaçu (QUEIROZ, 2018).

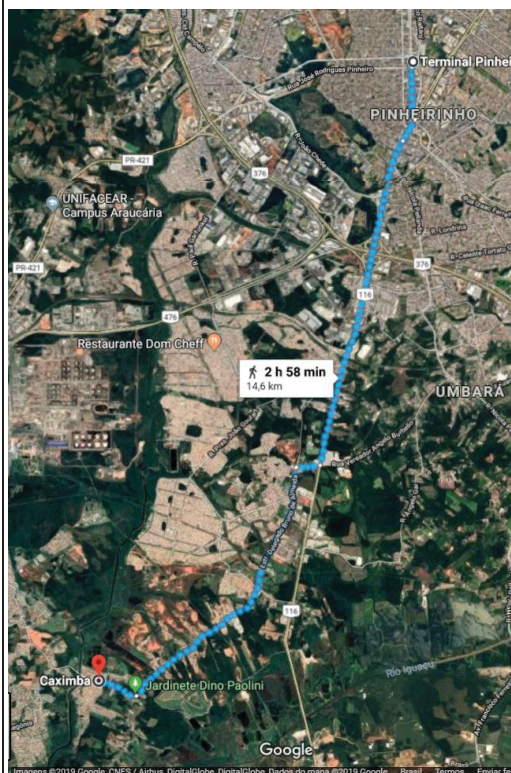
Assim, segundo o autor citado, há riscos ambientais para os moradores por contas das cavas, enchentes e contaminação devido aos resíduos do aterro que foi desativado há pouco tempo. Além disso, devido à falta de infraestrutura e de serviços públicos básicos na região como saneamento, luz, transporte público e espaços de lazer, a região transmite insegurança para os moradores marcada pelo tráfico (QUEIROZ, 2018).

Figura 1 - Malha urbana total de Curitiba e distância centro-bairro Caximba



Fonte: Google Maps®

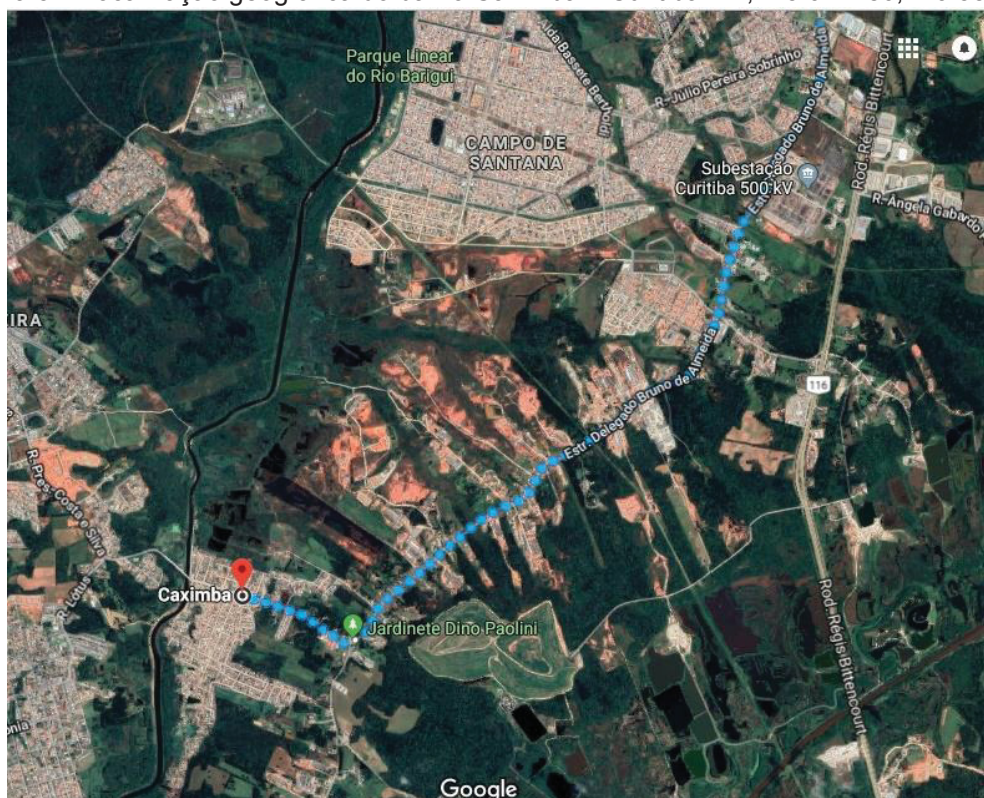
Figura 2 - Malha urbana região Sul de Curitiba e distância terminal de ônibus Pinheirinho-bairro Caximba



Fonte: Google Maps®



Figura 3 – Localização geográfica do bairro Caximba – Curitiba-PR, -25.612180, -49.355664



Fonte: Google Maps®

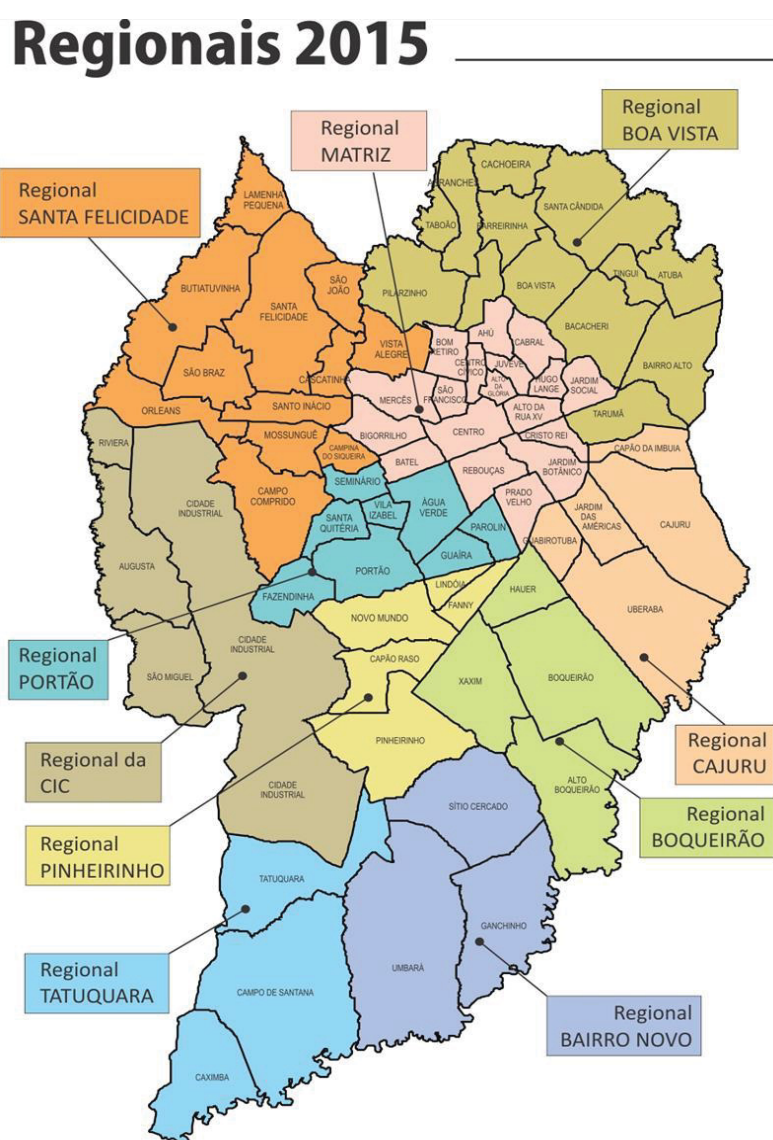
Figura 4 - Ocupação do bairro Caximba - vista aérea



Fonte: PMC, 2018. Foto: Daniel Castellano / SMCS. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-prefeito-acompanha-construcao-de-casas-na-ocupacao-29-de-outubro/32937> Acesso em 19.01.2019.

A cidade é dividida em 9 regionais conforme Figura 5, ou seja, subprefeituras administrativas, que atendem determinados bairros das regiões da cidade com serviços sociais da prefeitura como abastecimento, transporte, culturas, lazer, habitação, etc. A regional Pinheirinho e Tatuquara, por exemplo, localizadas na região Sul de Curitiba, atendem 168.425 e 81.959 habitantes (IBGE-censo 2010), respectivamente, partindo do mesmo terminal de ônibus até 2019 quando está prevista a inauguração do terminal de ônibus da regional Tatuquara.

Figura 5 – Estrutura axial da cidade e divisão das Regionais Curitiba-PR



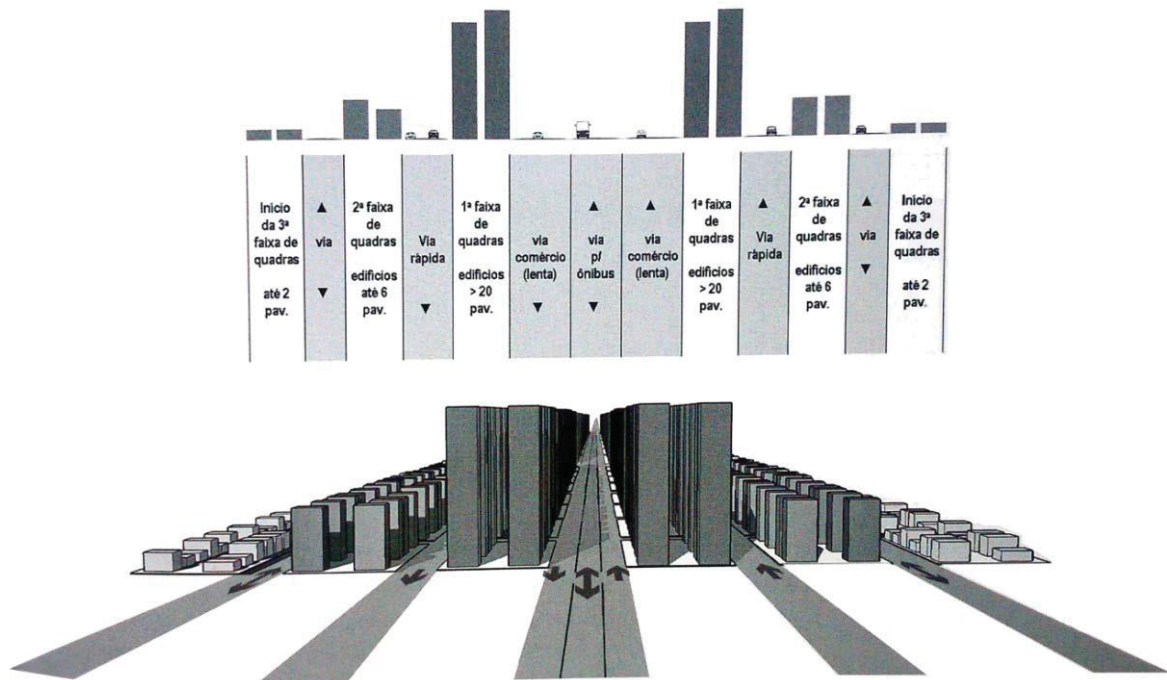
Fonte: PMC, 2015 <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-novo-mapa-regionais/23644>>



Seguindo exemplos internacionais, como o modelo de “cidade jardim” idealizado por Ebenezer Howard na década de 70, um grupo de profissionais urbanistas, elaboraram um plano urbanístico que fosse ao encontro das necessidades globais, a fim de criar identidades para as cidades, atrair o mercado imobiliário e fomento internacional privado (SASTRE, 2018).

O grupo iniciou um projeto de reurbanização, visando um modelo trinário de infraestrutura viária, para circulação na cidade (Figura 6), composto de uma via para o transporte coletivo e, de tráfego lento no centro, a outra para o tráfego rápido de cada lado da via central e, vias locais de tráfego lento para alimentar as regiões. Além disso, o plano previa um micro polo industrial e tecnológico — a Cidade Industrial de Curitiba (CIC) — para expandir a cidade para a região oeste; além das áreas de excelência, agregados à melhoria do uso do solo, redução de enchentes, recomposição de áreas degradadas e proteção de remanescentes de vegetação nativa como grandes parques e bosques — com áreas de reservas naturais.

Figura 6 – Esquema do Sistema Trinário desenvolvido em Curitiba



Fonte: DUDEQUE, 2010, p.223

Na década de 70, as cidades brasileiras buscavam uma identidade para diferenciar-se umas das outras, com o objetivo de agregar moradores e turistas. Com esse objetivo, Curitiba desenvolveu, na década de 90, um Plano Diretor que tinha

como base as discussões da “Agenda 21 global”, derivadas do Rio ECO92<sup>6</sup>, buscando descentralizar as indústrias e o crescimento econômico para centralizar as intervenções urbanas, com foco no ser humano, proporcionando mais qualidade de vida para os cidadãos. Curitiba tornou-se referência nacional e internacional e o reflexo disso é sua identidade como “cidade-modelo” (entre outras marcas identitárias), pela qual foi reconhecida (SASTRE, 2018; DUDEQUE, 2010; SANCHÉZ, 2003; OLIVEIRA, 2000).

Curitiba foi uma das cidades que se tornou modelo por criar um sistema de circulação na cidade com foco no transporte público, e utilizou áreas de fundo de vale como grandes parques públicos para o lazer. Porém, de acordo com Sastre (2018) esse plano foi criticado pois propunha estratégias de divisão desigual do espaço urbano. Essa divisão tinha como base um discurso técnico, que definiu a localização de eixos estruturais, valorizando ainda mais espaços já valorizados, além de formar uma malha urbana voltada para a população organicamente integrada, escondendo a periferia pobre para longe das janelas dos ônibus.

Segundo Abdalla (2018), o sistema de transporte BRT — da sigla em inglês, *Bus Rapid Transit*, ou em português, Transporte Rápido por ônibus — foi uma inovação na época, copiado por mais de 80 países. Em 2017, a Urbanização de Curitiba S/A (URBS), órgão que administra o sistema, contabilizou o transporte de 1.389.731 de passageiros, em dias úteis, no qual as gratuidades para idosos, pessoas com deficiência, estudantes, etc. representam cerca de 14,33% nos custos tarifários. O sistema possui 251 linhas de ônibus, abastecidos por 21 terminais das 10 regionais da cidade. A frota contava em 2017 com 1.226 ônibus operantes, desses 94,93% possuem estruturas para acessibilidade de cadeirantes e deficientes visuais – Figura 7 (URBS, s/d)<sup>7</sup>.

Em 2017, o prefeito Rafael Greca, iniciou a renovação da frota de ônibus entregando para a população novos ônibus, sendo 25 biarticulados (Figura 8), 10 articulados e 4 convencionais.

---

<sup>6</sup> Um evento que ocorreu em Curitiba-PR em 2006 abrigando duas conferências internacionais da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, que reúne sete países no qual o Brasil é um dos signatários. A Agenda 21 trata-se de um plano estratégico para desenvolvimento e proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica por todo o planeta (ZORZAL, 2002).

<sup>7</sup> Disponível em < <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/urbs-em-numeros>>. Acesso em 04.01.2019.

Figura 7 – Interior do ônibus biarticulado com espaços para dois cadeirantes com cinto de segurança, banco para acompanhante e lugar para cão guia no ônibus ligeirão.



Fonte: PMC, 2018. Foto: Joel Rocha/SMCS. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/novo-biarticulado-entra-em-teste-com-passageiros-nesta-terca-feira/44358> Acesso em 19.01.2019.

Figura 8 - Novo ônibus biarticulado adquirido em 2018.



Fonte: PMC, 2018. Foto: Cesar Brustolin/SMCS. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/novo-biarticulado-entra-em-teste-com-passageiros-nesta-terca-feira/44358> Acesso em 19.01.2019.

Todavia, apesar da renovação da frota, outros problemas surgiram, como a lentidão no tráfego, tanto as vias exclusivas para os ônibus quanto para as vias



comuns, devido ao número de veículos particulares e transporte público que estão em circulação para atender a população. Para a autora, o sistema ainda “mantém a fama de ícone mundial”, mas segundo especialistas, precisa avançar junto com novas tecnologias para melhorar sua qualidade (ABDALLA, 2018).

Segundo Sastre (2018), a Curitiba de 2018 apresenta poucas evoluções, em relação ao plano da década de 70, revelando cada vez mais as diferenças entre centro e periferia da cidade, apesar do discurso de qualidade de vida, inovação e mobilidade ainda estar presente nos discursos oficiais, sobre a cidade nos sites de notícias e publicidades da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC, 2018).

Quanto aos espaços da cidade, as contradições são evidentes a partir das prioridades nos investimentos em determinados locais. Rodrigues e Rechia (2016) analisaram os investimentos dos subsídios que Curitiba recebeu da FIFA para sediar jogos da Copa do Mundo®, em 2014. As autoras concluíram que os investimentos se concentraram na reforma do estádio, em infraestrutura viária e espaços públicos, somente nos eixos que ligam o aeroporto e a rodoviária à arena de futebol que sediou os jogos da Copa. Isso significa que os investimentos públicos não atenderam às demandas locais ou melhoraram a cidade no seu conjunto.

O subsídio que a cidade ganha, para receber jogos da Copa, tem como objetivo o desenvolvimento da infraestrutura local, porém, a população da região com menor poder aquisitivo foi a que menos beneficiou-se. A reforma da praça Afonso Botelho, que fica em frente ao estádio que sediou a Copa, recebeu uma intervenção arquitetônica, sem consulta pública, descaracterizando as práticas sociais que aconteciam ali. A praça era um ponto de encontro de skatistas e, a reforma alterou o formato da pista, que ficou em desacordo as necessidades, sentidos e significados para o grupo que usufruía do lugar. Além disso, a praça tornou-se um centro de comércio *fast-food*, abrigando *food trucks*.

A mudança dos hábitos de consumo, da Era moderna para a pós-moderna, deu-se, principalmente, pela mudança no consumo de serviços, por isso as cidades passam a transformar seus espaços públicos, por meio de intervenções arquitetônicas e estéticas, voltadas para o bem-estar social e turismo. De acordo com Harvey (2013, p.65) “essa mudança envolve uma transformação definida nos hábitos e atitudes de consumo, bem como um novo papel para as definições e intervenções estéticas”.

É válido questionar se uma cidade orientada para venda realmente é uma

cidade que proporciona também aos seus cidadãos um espaço acessível e de qualidade. É possível perceber que, a partir da paisagem, as cidades camuflam, nas periferias, situações precárias de sobrevivência, sem que isso danifique sua identidade e, assim, continue atraindo investimento internacional. Não é à toa que Harvey (2013, p.65) afirma que “A promoção da publicidade como ‘a arte oficial do capitalismo’ traz para a arte estratégias publicitárias e introduz a arte nessas mesmas estratégias”.

A sensibilidade às tradições e às histórias locais é visível nos pontos turísticos, da cidade de Curitiba, somando-se essa característica à ideia de espetacularização dos espaços é possível traçar relações e perceber como se configurou a organização da cidade com foco no desejo da “cidade-modelo”. Todavia, ao olhar por trás da paisagem, condicionada à rota turística ou do centro urbano, percebe-se uma cidade destoante da identidade criada para Curitiba. De fato, não se pode negar que também existem bairros e regiões em condições precárias de infraestrutura; afastados dos centros e superlotação no transporte público durante os horários de pico comercial. Com uma das tarifas de ônibus mais cara do Brasil, em 2018, condições que dificultam o acesso à cidade e, conseqüentemente, aos espaços públicos de lazer (GIOVANAZ & GHISI, 2017).

Entretanto, a estratégia de *citymarketing* que desenvolveu a identidade de Curitiba, desde a década de 70, consolidou-se tão efetivamente que mesmo aqueles que não são contemplados diretamente pelas ações, espaços e investimentos feitos na cidade apresentam uma estreita correspondência ao discurso da cidade (MOURA, 2008).

Ainda que segundo Sastre (2018, p.174-175), ao citar o depoimento do arquiteto Lubomir Dunin do Instituto de Pesquisa Planejamento de Urbano de Curitiba (IPPUC), encontra-se uma *mea culpa* de uma perda de eficiência de uma cidade que um dia foi modelo e, com dificuldades em realizar novas intervenções urbanas. O próprio IPPUC seguiu o “discurso ecológico para justificar marcos urbanos” já algumas últimas intervenções espaciais como a Via Calma, no centro da cidade, e ciclofaixas foram muito criticadas pela falta de planejamento.

Lefebvre lembra que o duplo aspecto desse processo abrange todas as camadas da sociedade, no qual “o núcleo urbano torna-se, assim, produto de consumo de uma alta qualidade para estrangeiros, turistas, pessoas oriundas da

periferia, suburbanos. Sobrevive graças a este duplo aspecto: lugar de consumo e consumo do lugar (LEFEBVRE, 2001, p.20)".

Além disso, o *citymarketing* encontrou no turismo uma ótima estratégia para promover e divulgar o seu modelo de espaço urbano. Com isso, foram priorizados investimentos públicos em determinados espaços compartilhados tornando-os pontos turísticos da cidade como: parques e bosques, museus, gastronomia, centros históricos.

Visando compreender melhor o conceito de espaço público, sua função e importância na sociedade contemporânea e, como ele se materializa para o cidadão nós recorremos à geografia, área na qual vários autores têm se debruçado há décadas para compreender esse objeto de estudo.

### 2.2.3 A Curitiba dos espaços públicos de lazer sub/supervalorizados

Braga (2007), ao fazer uma revisão bibliográfica dos principais autores que contribuíram para a discussão sobre o conceito de espaço, analisa a definição do conceito de espaço. O autor recorre desde estudos mais antigos como Vidal de La Blache — que considera que o espaço abarca aspectos humanos e físicos, mas que podem ser estudados de forma separada — e lembra que a partir disso criou-se uma linha de raciocínio que influenciou diversos autores para ambas as linhas.

Concordamos com Braga (2007, p.66), principalmente, quando ele afirma que nem a natureza e nem o homem age sozinho no espaço, pois “a Geografia Humana não é dicotômica com relação à Geografia Física (como quer Kant), pois pensamos um espaço da sociedade, uma vez que o homem não age sozinho no mundo”.

Pela análise do autor, os avanços que foram acontecendo no conceito de espaço vem da inclusão da ação humana nesse local, como fator de impacto nele. Enquanto alguns autores consideram o espaço como descrição da paisagem física e as suas técnicas (SORRE, 1967 *apud* BRAGA, 2007), a importância da diferenciação das áreas causadas por forças naturais e históricas (GEORGE, 1968 *apud* BRAGA, 2007), outros autores já incluem a relação dos grupos sociais com o meio através dos modos de vida (DEMANGEON, 1982 *apud* BRAGA, 2007), as regiões e as relações

sociais (BRUHNES, s/d *apud* BRAGA, 2007) com seus aspectos sociais, culturais, simples e complexos através do trabalho e das trocas entre outros atores. Numa perspectiva mais cultural-simbólica, Braga (2007) cita Claval (1999) e Tuan (1980), o primeiro afirma que o espaço é onde ocorrem as manifestações das culturas, transformando-o em espaço simbólico e, o segundo, com uma abordagem comportamental de percepção do espaço a partir dos sentidos e das nossas culturas. Contudo, Braga (2007) apresenta autores como Santos (2002) que criticam essa última visão por considerar a forma do espaço somente como ela se apresenta e não a partir do que ela representa, ou seja, a sociedade total.

Para Santos (2000) o espaço é um objeto técnico intencional, dotado de conteúdo e significado a partir dos *fluxos* da ação humana. Ou seja, o espaço é a soma das formas físicas geométricas com as ações humanas e suas relações sociais. Trata-se, então, de um conjunto de sistema de objetos e, de ações criados a partir de necessidades naturais ou criadas (materiais, imateriais, econômicas, sociais, culturais, morais, afetivas), que conduzem o ser humano (SANTOS, 2000). Além disso, o autor citado afirma que o espaço geográfico não neutro e impassível. Em outras palavras, sua forma e seus fixos são condicionante e também são condicionados pela/para a sociedade e, são reflexos da estrutura social e dialética que desenvolve/modifica o próprio espaço.

Seguindo a linha autores como Harvey (2001) e Lefebvre (1991), que consideram que o espaço é produzido e sofre influência do meio social, como também, do contexto histórico a qual está incluído. Harvey (2001) analisa as concepções de espaço na modernidade e na pós-modernidade, na qual a primeira a lógica do mercado, do acúmulo de conquistas e controle do tempo se destacam. Enquanto, na pós-modernidade, há uma crise desses valores, emergindo uma compressão do tempo e do espaço, do fugaz e efêmero, do fragmentário, do descontínuo e do caótico — mesmo dentro de uma ordem aparente.

Já a contribuição de Soja (1991) é no sentido de compreender a noção de espaço, a partir de um método materialista histórico e geográfico e, ao mesmo tempo, considera o ser espacial e seus pares as relações e a distância.

O autor finaliza a revisão sobre o conceito de espaço, trazendo os esforços de Henri Lefebvre passa para considerar o espaço como transformado, produzido e apropriado pela sociedade, ou seja, um espaço social. Espaço esse gerado a partir

das relações dialéticas da tríade espaço vivido, percebido e concebido. No qual, o primeiro diz respeito ao espaço simbólico da experiência e das culturas, de quem se apropria, ligado a um espaço de representação. Já o espaço percebido está relacionado a partir das experiências corpóreas, porém ligado à produção e reprodução social. Enquanto o espaço concebido liga-se ao poder de dominação, resultado de um projeto, de uma produção, ambos representações do espaço. Para Lefebvre esse espaço social — que emerge da relação dessa tríade — é regulado e resultado pelas contradições, lutas, conflitos do consumo, das relações sociais de produção e do trabalho. Dessa dialética ainda surge, o espaço diferencial que possibilita a resistência frente à dominação do espaço que, em consonância com Braga (2007, p.71), “representa a possibilidade de um espaço passível de apropriação entre o valor de uso e o valor de troca. [...] uma forma de repensar a propriedade privada privilegiando o valor de uso.”

Braga (2007, p.71) faz um esforço de definir um conceito de espaço que abarcasse as ideias desses grandes pensadores da Geografia, e conclui que

“o espaço geográfico é o contínuo resultado das relações sócio-espaciais. Tais relações são econômicas (relação sociedade-espaço mediatizada pelo trabalho), políticas (relação sociedade-Estado ou entre Estados-Nação) e simbólico-culturais (relação sociedade-espaço via linguagem e imaginário).

O autor ainda concorda que essas relações são contraditórias em todos os campos, sendo o espaço reflexo e condição para as relações sociais. Assim, a cidade revela-se como um grande espaço público, na qual, emergem essas contradições nestes diversos campos políticos, econômicos, sociais e simbólicos.

Os espaços de práticas culturais se efetivam pela cidade em forma de parques, praças e bosques; são espaços públicos que oportunizam, em seus substratos materiais a manifestação do fenômeno do lazer, a socialização do sujeito, o reconhecimento do lugar como parte de sua identidade, a partir dos seus sentidos e significados, promove a reflexão política (RECHIA, 2017; GOMES 2003).

Contudo, segundo Carmona (2010, p.144), nos últimos anos, a discussão acerca do espaço público, pode ser melhor entendida a partir da dicotomia de *super/subcontrole* da gestão, isso porque, segundo o escritor, essa discussão levou a uma utopia em relação à “noção idealizada de espaço público como um palco aberto e

inclusivo para interação social, ação política e intercâmbio cultural”, porém, não é essa realidade que, normalmente, encontra-se permeada por uma “sociedade fragmentada de diferentes grupos”, salvo por alguns raros ativismos sociais, que resistem ou gestões públicas comprometidas com a função da cidade de encontro, contato e contrato social a partir de seus espaços.

Na sequência, o autor faz uma crítica à gestão dos espaços públicos contemporâneos, no qual eles encontram-se entre uma sub-gestão e uma gestão excessiva comandada muitas vezes por interesses mercadológicos. De acordo com Carmona (2010), essa sub-gestão vem desvendando espaços negligenciados, pelo poder público, outros invadidos pelos automóveis, ou com enclaves que dão exclusividade ou segregam o espaço compartilhado através de barreiras físicas ou psicológicas, ou mesmo através do crime. O autor cita o Espaço doméstico/terceiro/virtual, como um recuo do cidadão para os espaços privados e virtuais sejam utilizados para a comunicação e relacionamento.

Assim como o autor critica a gestão excessiva em outros casos, nos quais os espaços públicos são muitas vezes privatizados, — e, recebem intervenções de acordo com contratos mercadológicos sem consulta pública; outros tornam-se espaços de consumo de acordo com determinados interesses — podendo excluir inclusive determinada parcela da população de outros espaços que recebem intervenções que não condizem com as necessidades da população; há também outros, que devido a determinados medos receberam segurança excessiva monitorado por câmeras, por exemplo, ferindo a liberdade do sujeito no espaço público.

Assim, nos espaços compartilhados também refletem-se a cena contemporânea de um serviço público ruim, que precisa ser privatizado para ter qualidade, ou seja, quando a própria há uma má gestão do espaço público, torna-se mais interessante, para a população, privatizá-lo.

A cidade de Curitiba foi reconhecida internacionalmente por sua variedade e quantidade de espaços públicos de lazer. Contudo, a maioria deles, principalmente as pequenas praças e jardinetes espalhadas pela cidade, não recebem segurança e manutenção suficiente, ou seja, sofrem do que Carmona (2010) denominou espaço negligenciado no conceito de sub-gestão.

O espaço público compreendido como um espaço de contato social para

questões políticas, identitária e de comunicação está esvaziado de pessoal, perdendo assim sua principal função. Rosaneli (2016b), lembra que as praças são concebidas como “locais abertos que abrigariam diversos tipos de atividades comunitárias” dos mais diversos interesses culturais, de festividades e até mesmo de troca de produtos e serviços. Porém, a partir das condições materiais e simbólicas das praças apresentado e, da possibilidade do recuo para a comunicação no Espaço virtual, questiona-se o sentido de tais espaços físicos. Todavia, o autor reforça ainda que para além do encontro com o outro, “as praças também possuem uma função ambiental valiosa de arejamento visual, drenagem e sombreamento, que trazem possibilidade de trégua diante da massa construída”, ou seja, são questões ambientais que também interferem no espaço da cidade e devem ser levadas em consideração no desenvolvimento de políticas públicas.

Por outro lado, Curitiba possui grandes parques — que são referências de preservação ambiental e da diversidade de equipamentos de lazer, desejo de apropriação por toda população e turistas. Contudo, para Rosaneli (2016b) o “modelo de pensamento que sustentou a criação de todos eles tem mostrado esgotamento”. Ao contrário dos pequenos espaços públicos, esses facilmente encaixam-se na categoria de espaços com gestão excessiva, tanto por receber altos investimentos, quanto por serem alvo de privatizações e concessões, além das segregações pelos enclaves geográficos e intervenções — que não refletem as necessidades da população — como foi o caso do Parque Barigui<sup>8</sup> e da Praça de Skate, da Praça Afonso Botelho<sup>9</sup>.

Curitiba certamente é um exemplo concreto de que há um desequilíbrio na gestão dos espaços públicos da cidade e, segundo Rosaneli (2016b), esses espaços “precisam captar o espírito de cada época”, portanto, se o ambiente é mais virtual, o principal motivo do recuo é o esvaziamento pela forma, função ou segurança e conforto que esses espaços não estão atendendo. Faz-se necessário uma “demanda de esforços administrativos e também comunitários” para potencializar a apropriação dos espaços urbanos.

---

<sup>8</sup> Ver ASSIS, T. S. de. A privatização no Parque Barigui: possíveis influências na apropriação dos espaços e equipamentos de lazer. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2014.

<sup>9</sup> Ver RECHIA, S.; RODRIGUES, E. A. P. C. A relação entre as transformações dos espaços de lazer advindas dos megaeventos esportivos e a humanização das cidades. Revista brasileira de estudos do lazer, v. 3, p. 61-81, 2016.



Nos últimos anos, tem-se notado o uso do espaço público para atender demandas políticas, para manifestações sociais, políticas, culturais e identitárias. Todavia, são espaços públicos específicos, que carregam em si essa essência pelo seu histórico de palco de luta<sup>10</sup>. Eventos que muitas vezes são organizações da própria sociedade civil e, não possuem apoio ou incentivo do Estado.

Por parte da gestão pública, faltam programas de incentivo e apoio, e por parte da sociedade fazer acontecer nas ruas através da apropriação pelas culturas. Em Curitiba, nota-se algum movimento como blocos de carnavais, praças de lazer e outros eventos, mais ainda é necessário um esforço de educação para apropriação dos espaços públicos e oportunizar ainda mais o uso do espaço público, principalmente aqueles nos bairros da cidade.

De acordo com Rosaneli (2016b), “circular não pode ser o único ponto balizador para a melhoria de nossas cidades” e, principalmente, se essa mobilidade urbana for pensada somente para o trabalho. Contudo, o movimento que percebe-se das melhorias do transporte público é que as decisões estratégicas caminham para o labor e, para o interesse privado (GOURA, 2018), assim, como quando foi decidido extinguir-se a política pública denominada “Tarifa Domingueira”, ou quando a frota de ônibus é reduzida aos domingos causando lentidão e, também, quando percebe-se lotação nos ônibus nos tempos de lazer do cidadão. Rosaneli (2016b) sugere então, que é o momento de recuperar a função do espaço público de palco de culturas, manifestação, política e identidade. Assim, é necessário equilibrar o gerenciamento de ambos espaços, visando maior acepção da diversidade culturais, no qual encontra-se o momento histórico de lutas étnico, raciais e sexuais, para que os espaços se tornem acima de tudo convidativos e acessíveis. Para isso, o autor defende que é necessária uma “ampla abertura para sua criação e defesa, através de co-criação, concursos e revisão pública” e, que talvez esse fosse um caminho para uma nova forma de experimentar um “novo patamar de qualidade” do espaço público (ROSANELI, 2016b).

Todavia, somente o espaço não é suficiente para garantir as experiências de lazer. O tempo também está relacionado à fruição do lazer, devido à distância entre

---

<sup>10</sup> Em Curitiba, pode-se citar por exemplo o uso da praça central Santos Andrade que nos últimos anos tem sido palco de diversas manifestações políticas como contra o aumento das tarifas de ônibus, manifesto contra ou apoiando partidos políticos, manifestos de movimentos sociais estudantis, de grupos étnicos, raciais e de gênero e sexualidade.



residência e espaço público, pois quanto maior essa distância ou, o tempo de deslocamento, menor o tempo disponível para tais vivências.

Assim, o debate sobre as oportunidades de acesso e mobilidade urbana através das políticas públicas são tão essenciais quanto as localizações e condições dos espaços públicos para motivar a atitude do sujeito para se apropriar da cidade.

## 2.3 O DIREITO AO TRANSPORTE

O transporte, assim como o lazer, é um direito social garantido pelo artigo 6º da Constituição Brasileira de 1988 (BRASIL, 1988). Na atual expansão dos espaços das cidades, é um direito essencial para que a sociedade usufrua e tenha acesso, por exemplo, ao lazer, à saúde, à educação, ao trabalho, entre outros direitos. Nessa direção, compreendemos os direitos sociais como transversais, interligados, complementares e não hierarquizados, como possibilidade de garantir ao cidadão uma vida plena com condições mínimas de subsistência.

Apesar disso, infelizmente, os investimentos em transporte e suas políticas públicas têm sido orientadas para atender mais ao tempo de trabalho do que outras esferas da vida, como, por exemplo, a dimensão do lazer. Em Curitiba, a frota de ônibus operante é reduzida aos sábados e domingos, reduzindo também a acessibilidade ao transporte já que, ao aumentar o tempo de espera por um ônibus, reduz-se o tempo disponível para o lazer.

Nesse cenário, o sistema de transporte visa fazer funcionar a máquina do comércio e da indústria, levando e trazendo mão de obra; além de aumentar o lucro dos empresários ao reduzir os custos com mão de obra, combustível e depreciação dos ônibus com a redução da frota aos finais de semana.

Para Certeau *et al.* (2013, p.44), “a relação que liga moradia ao lugar de trabalho é, na maioria dos casos, no espaço urbano, marcada pela *necessidade* de uma coerção espaço temporal, que obriga a percorrer o máximo de distância no menor tempo possível”. Araújo *et al.* (2001) afirmam que infelizmente o transporte passa a ter o objetivo de “disponibilizar a força de trabalho ao capital, nas diferentes regiões produtivas da cidade, deixando de lado necessidades básicas do trabalhador, como escola, saúde e lazer”.

Contudo, o conceito de mobilidade urbana também diz respeito aos aspectos

socioeconômicos que refletem o modo de viver a cidade para além da malha viária, como por exemplo o acesso “às oportunidades geradas pelo acesso aos meios de transportes para o trajeto casa-trabalho e aos serviços de saúde, educação, cultura e lazer” (PERO & MIHESSEN, 2013., p.24).

Assim, transporte é condição básica para se apropriar da cidade, mover-se para o trabalho, para o lazer ou para usufruir dos serviços sociais oferecidos pelas políticas públicas. Araújo *et al.* (2001) definem o transporte como “uma disputa pelo espaço físico que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos”.

Para Sousa (2005) e Gomide (2006), a acessibilidade é definida como a facilidade no acesso. Nessa perspectiva, o tempo disponível para o lazer é reduzido para a população que mora na periferia pobre e, longe desse núcleo central, onde estão localizados os espaços públicos e serviços.

Cardoso (2008) considera que é necessário, ainda, a *acessibilidade ao sistema de transporte* e a *acessibilidade a destinos*. O primeiro diz respeito à facilidade para pegar ônibus e ao custo da tarifa, ou seja, o momento pré-uso do serviço de transporte coletivo. O segundo conceito, diz respeito à infraestrutura, segurança e manutenção do automóvel de transporte coletivo propriamente dito. Isso reflete as condições básicas que o serviço de transporte coletivo deve oferecer à população, suprimindo seus direitos de mobilidade urbana.

Ao relacionar o fenômeno do lazer com o transporte coletivo, não podemos deixar de citar que o lazer é um fenômeno sociocultural que imbrica, entre outras dimensões, nas relações de tempo e espaço. Ou seja, a mobilidade urbana e acessibilidade estão diretamente relacionadas com os serviços de transporte coletivo, que irão facilitar ao usuário a apropriação dos espaços da cidade num menor tempo de locomoção, além do conforto, segurança, sendo, preferencialmente, gratuito.

Marcellino (2001) já havia citado a importância de políticas públicas de transporte que impactam diretamente no desfrute do lazer. Assim como Barat & Batista (1973) reforçam que “a função básica do transporte é integrar as áreas urbanas dos pontos de vista espacial, econômico, social e recreativo”. Além disso, Araújo *et al.* (2001) destacam a importância da socialização e fruição do tempo disponível, afirmando que “não se pode perder de vista que atividades de lazer e integração social são essenciais para o bem-estar das famílias, apoiando a rede de solidariedade e de

contatos pessoais”.

Loboda (2016, p.42) afirma que a mobilidade é essencial para a população usufruir do direito à cidade

tanto do ponto de vista da acessibilidade quanto dos símbolos que ela representa. No entanto, essa perspectiva só pode angariar sentido concreto e se materializar no espaço urbano, se as condições de mobilidade e acessibilidade socioespaciais forem minimamente garantidas, mesmo que as referências básicas sejam o entorno mais próximo como o bairro, a rua.

Para Sousa (2005, p.128) “o transporte coletivo relaciona-se às práticas do exercício do poder econômico, social, cultural, político e geográfico, pois o transporte urbano é planejado (sem neutralidade) e executado dentro de uma atividade que está em acordo com o arranjo socioespacial de uma localidade”.

Gehl (2013, p. 105), ao falar de condições de acesso e sustentabilidade social, reforça que é objetivo essencial

dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade [...]. Também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acessos iguais para que encontremos “outras pessoas” no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais

As políticas públicas devem atender às demandas da sociedade, no sentido de resolver problemas sociais e, garantir condições de subsistência. Nesse seguimento, Mendonça (2007) ressalta que melhorias no sistema de transporte como, por exemplo, o aperfeiçoamento dos meios e a redução da tarifa para o menor custo possível, ou mesmo a integração metropolitana são estratégias que ampliam as possibilidades de apropriação dos espaços, equipamentos e serviços públicos da cidade. Por outro lado, a autora afirma que a elevação dos custos da tarifa para o usuário reduz as oportunidades de acesso e, conseqüentemente, as experiências e vivências diversificadas no âmbito do lazer.

O acesso facilitado ao espaço, que gera uma economia do tempo, é uma dimensão que influencia diretamente as experiências de lazer do cidadão. Com a consolidação das Leis Trabalhistas Brasileira, de 1943, houve uma redução da carga horária de trabalho de dezesseis para oito horas diárias de trabalho (PIMENTEL & MARINHO, 2010), porém, o deslocamento do cidadão para as periferias e o trabalho

centralizado em polos industriais e centros comerciais, aumentou em mesma proporção o tempo de deslocamento de ida e volta, devido à expansão e novos desenhos da cidade. Essa distância também reduziu o tempo disponível do trabalhador, que agora despende em média 2 a 3 horas, por dia, de transporte, ou seja, o tempo ainda continua sendo uma barreira para o acesso aos equipamentos e espaços públicos de lazer nas grandes cidades (SOUZA, 2019).

Sabe-se que, de acordo com Rechia (2017), para a materialização do fenômeno do lazer, tempo, espaço e ludicidade estão interdependentes interligados. Ou seja, com o aumento do tempo de transporte centro-casa, o tempo disponível é reduzido, isso significa que, nos dias trabalhados, a sociedade possui menos acesso às experiências de lazer, além de comprometer a potência lúdica, devido ao cansaço. Já que, aos finais de semana, quando o cidadão deveria possuir mais tempo livre, de acordo com as leis trabalhistas, numa jornada de 8 horas diárias e 44 horas semanais, o sábado é comprometido com 4 horas de trabalho.

Nessa direção, Certeau *et al.* (2013, p.150) nos lembra que o sábado é um dia quase comercial e individual para resolver pendências que o sujeito não tem acesso e tempo, no meio da semana, enquanto o domingo é considerado um dia “mobilizado por atividades de tipo familiar”. Ou seja, a saída de ônibus pela cidade, em família, aos domingos, gera um custo mais elevado no orçamento familiar, o que se configura como um grande obstáculo para se apropriar da cidade. Da mesma maneira, apesar dos avanços, o tempo de lazer continua reduzido, afinal as obrigações sociais e domésticas, em casa, após o trabalho, ainda permanecem como prioritárias, necessárias e, acima de tudo, como única possibilidade para os trabalhadores que residem em locais distantes dos grandes centros.

Dessa forma, nos questionamos, se o domingo é o único dia da semana em que o trabalhador desfruta de tempo para o lazer e não consegue fazê-lo, a cidade passa a ser vivida por quem?

Segundo Certeau *et al.* (2013, p.151-152) o fim de semana é quando os usuários aproveitam o bairro [e a cidade] para ‘programas de lazer’, sendo o domingo considerado, pelo autor, como um dia da “cidade ‘morta’ (fechada aos domingos)”, ele, inclusive, afirma que como o comércio está aberto aos sábados — estratégia de consumo que permite a apropriação do espaço urbano, gerando movimento na cidade e “o sujeito consegue o lazer de percorrer ativamente a cidade *desperta* e não mais

entorpecida na tristeza do domingo”.

Tal conceito expõe uma problemática: aos domingos a cidade carece de movimento humano nas ruas. A impressão é que as oportunidades são mais limitadas — visto que a cidade segue o cronograma comercial — isso implica na sensação de que as experiências no âmbito do lazer são reduzidas, quando na verdade as experiências de “*mercolazer*”<sup>11</sup> são diminuídas, isto porque parques e, até alguns serviços públicos de lazer, estão disponíveis para a população. Contudo, essa sensação de cidade morta e esvaziada, somada ao custo do acesso à cidade através do transporte coletivo, condiciona a população a programas familiares no espaço domésticos e privados.

O poder público fornece produtos e serviços, no âmbito do lazer, enquanto um direito social, porém, a questão é como a cidade se organiza para reduzir o tempo de acesso aos produtos e serviços públicos, estimulando, dessa forma, a sociedade se apropriar dos espaços de lazer da cidade. Para Lefebvre (2001) “uma cidade ambientalmente correta pressupõe uma interação entre a ordem próxima e a ordem distante”, ou seja, se faz necessário o diálogo e o compromisso social entre o poder público e os cidadãos.

Para Certeau *et al.* (2013, p.206)

“quanto mais o espaço exterior se uniformiza na cidade contemporânea e se torna constrangedor pela distância dos trajetos cotidianos, com sua sinalização obrigatória, seus danos, seus medos reais ou imaginários, mais o espaço próprio se restringe e se valoriza como lugar onde a gente se encontra enfim seguro, território pessoal e privado onde se inventam ‘os modos de fazer’ que tomam valor definitivo [...]”

Assim, quanto menos acesso, menos oportunidades de apropriação da cidade o cidadão tem e, quanto mais ele vai se fechando em espaços privados, menor será o contato com outro, logo menores serão suas possibilidades de desenvolvimento e, até mesmo, suas atitudes políticas frente à sociedade e suas condições reais de existência na cidade.

Para Araújo *et al.* (2011) “a mobilidade cresce acentuadamente com a renda, repercutindo numa maior diversidade de atividades feitas pelas pessoas” e o inverso também é verdadeiro. Nessa acepção, “o espaço de circulação seria ‘consumido’

---

<sup>11</sup> Mascarenhas (2004, p.80) considera como “mercolazer” a “forma contemporânea e tendencial de manifestação do lazer como mercadoria”.

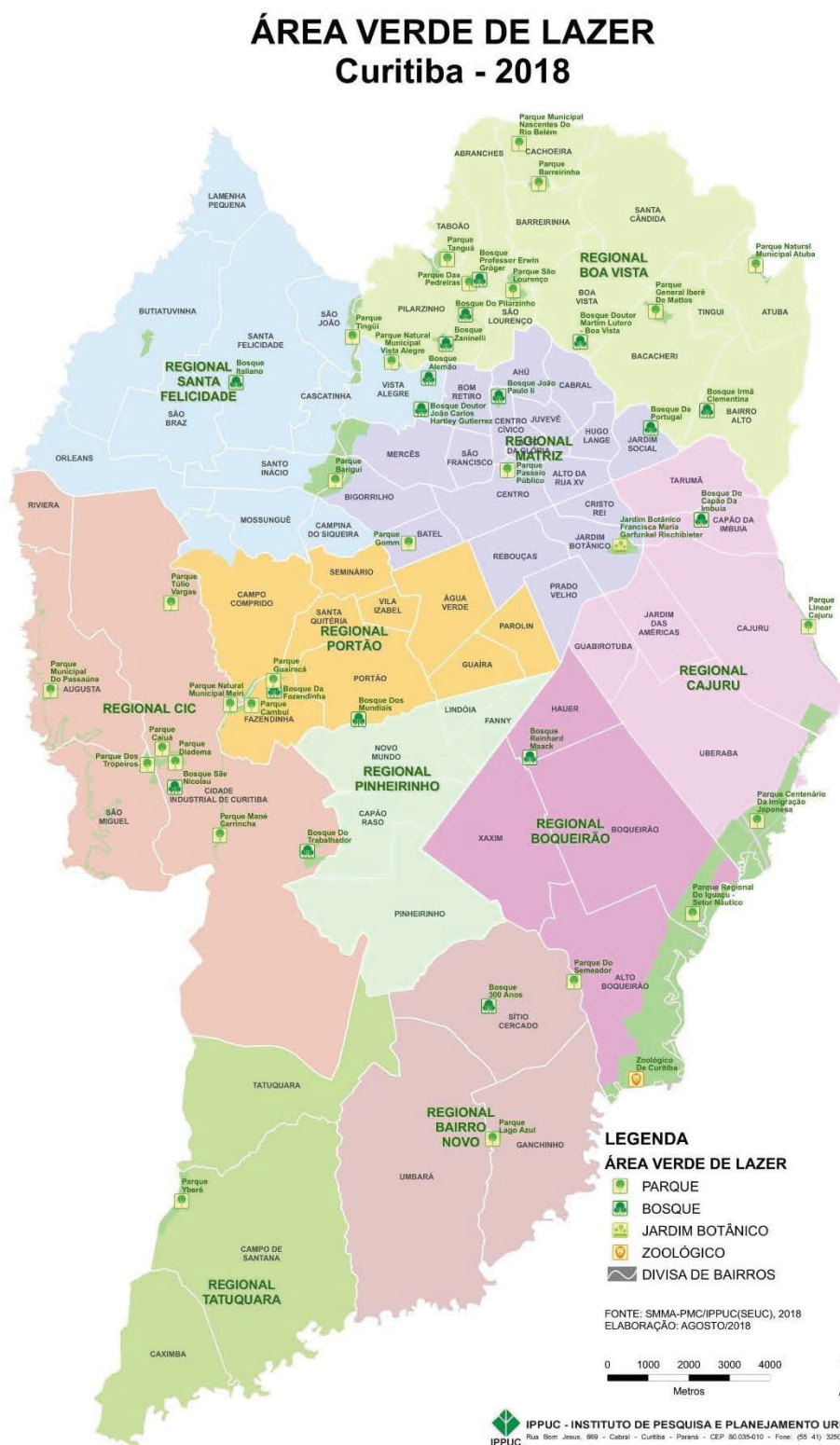
(acessado), então, de forma diferenciada, refletindo diferentes condições sociais e econômicas entre as famílias e as pessoas”.

De Souza (2005) concorda que a maior dificuldade, de boa parte da população, para se locomover, na cidade, está relacionada à condição financeira e, acredita que, a renda é o principal impacto negativo nas condições reais de mobilidade urbana e, consequentemente, de acesso aos espaços públicos da cidade.

Para Vasconcelos (2001), a desigualdade no acesso ao espaço está diretamente ligada tanto às condições de sociais, econômicas da população e localização geográfica da moradia, quanto aos modais que cada população utiliza. Afinal, os espaços públicos de lazer, de Curitiba, são concentrados na região Norte da cidade conforme Figura 09; isso impacta diretamente nos moradores da região Sul — região de alta vulnerabilidade social — para usufruir dos espaços públicos no seu tempo de lazer.

Rosaneli *et al.* (2016) também afirmam que os desequilíbrios sociais podem ser representadas a partir da distribuição do espaço e, através de uma verificação da cobertura territorial da existência de espaços livres na cidade de Curitiba, concluem que apesar de Curitiba ser reconhecida como um município que possui avanços na área de planejamento urbano no contexto brasileiro, há uma desigualdade na distribuição sócio-espacial nessa cidade, especialmente referente a parques e praças. Realizando uma relação entre renda e estes espaços, os autores constataam um prejuízo da existência destes tipos de espaços públicos àqueles setores da cidade que apresenta baixo rendimento financeiro.

Figura 9 - Mapa de parques urbanos e bosques de Curitiba-PR





Outro ponto para considerar é que o automóvel privado e disponibilidade de horários flexíveis, geram para o proprietário maior mobilidade na cidade, permitindo, por exemplo, que ele explore diferentes espaços públicos num curto período de tempo. Além disso, o automóvel traz a possibilidade de fazer trajetos não delimitados pelas linhas de ônibus, conhecer outros espaços da cidade e explorar áreas não atendidas pelo transporte coletivo.

Por consequência, enquanto alguns não têm interesse em acessar determinados espaços, outros não têm essa oportunidade; nesse caso, condições financeiras de acessar outros espaços desejados. Sousa (2005) defende que o fato de quem não possui automóvel, conseqüentemente, tem mobilidade urbana reduzida. Já, aqueles que não possuem acesso ao transporte coletivo, por condições financeiras, têm essa capacidade de circulação na cidade mais reduzida ainda. Para Certeau *et al.* (2013, p.157), o bairro com seu deslocamento a pé não satisfaz todas as necessidades do sujeito, pois “é muito restrito para assumir a totalidade do desejo urbano [...] nem consegue atender a todo tipo de comportamento do consumidor. Há, portanto, a necessidade de ‘outros lugares’, dos quais os usuários possam usufruir para enriquecer seu domínio do espaço urbano em geral”.

Araújo *et al.* (2001) adicionam como fatores externos, que impactam no transporte coletivo como: “a estrutura física da cidade, a disposição física das construções e áreas de uso público, as horas de operação das atividades e a oferta de meios de transporte”. Ou seja, as localizações dos espaços públicos de lazer podem impactar na apropriação dos mesmos para moradores que residem distante.

Além disso, a falta de qualidade e segurança para os usuários, faz com que aqueles que possuem condições financeiras adquiram um automóvel particular. Esses cidadãos deixam de usar o transporte coletivo, o que acarreta na elevação do custo da tarifa, devido aos custos fixos do sistema. Em Curitiba, por exemplo, de 2013 a 2016 houve uma queda de quase 8 milhões de usuários do transporte coletivo e, a falta de qualidade no serviço, apontado por uma Comissão Técnica, foi o principal motivo, seguido da falta de segurança (NEVES, 2016).

A prefeitura de Curitiba tem investido na renovação da frota, alegando que os veículos utilizados estavam defasados. Todavia, somente o maior número de ônibus não resolve o problema da mobilidade urbana e acesso aos espaços públicos de lazer da cidade, pois segundo De Souza Carvalho & Sugai (2005), Araújo *et al.* (2011) e



Strambi (2004) para a população de baixa renda, segregada às bordas da cidade, é necessário aliar qualidade, segurança e manutenção da frota às condições socioeconômicas da população.

A estratégia de compra de novos ônibus parece beneficiar mais aos vendedores dos automóveis do que à própria população, sem contar que parte dos valores da aquisição estão integrados no custo total da tarifa. Em outras palavras, o usuário paga mais para ter novos ônibus para trabalhar e tem a frota reduzida aos sábados e domingos, para o lazer.

Segundo Neto (2004) o transporte público vem sendo tratado como “coisa pra pobre” pela União, deixando o sistema cair numa crise de perda de atratividade para aqueles que possuem condições de adquirir um transporte particular. Contudo, essa “iniquidade da acessibilidade”, apontada pelo autor, faz com que os cidadãos que dependem exclusivamente do transporte público sofram os impactos financeiros do aumento das tarifas.

Assim, para que os direitos sociais se concretizem são necessárias políticas públicas desenvolvidas pelo Estado afim de potencializar essa equidade na acessibilidade ao sistema de transporte, visando a qualidade da mobilidade do trabalhador e durante os trajetos para a fruição do tempo e dos espaços de lazer, ou seja políticas públicas de transporte que oportunizem o acesso à cidade, garantindo assim, o direito dos cidadãos de se apropriar dessa *obra* a fim de exercer sua cidadania.

Por fim, o próximo capítulo visa compreender melhor o conceito de políticas públicas e analisar dois exemplos de PPs de lazer e transporte — adotadas pela cidade de Curitiba — com base no acesso aos espaços públicos de lazer através do transporte coletivo.

## 2.4 POLÍTICAS PÚBLICAS DE LAZER E TRANSPORTE

Segundo Teixeira (2002, p.2) políticas públicas são diretrizes que norteiam as ações do poder público visando estabelecer suas estabelecer relações com a sociedade civil, são “formas de exercício do poder político, envolvendo a distribuição e redistribuição de poder, o papel do conflito social nos processos de decisão, a repartição de custos e benefícios sociais” que tem como objetivo atender às

demandas sociais da população a partir dos direitos sociais estabelecidos na Constituição de 1988 (BRASIL, 1988).

Queiroz (2009) também reforça a ideia de que as políticas públicas têm como objetivo intervir na vida do cidadão, com o objetivo de fornecer ações, leis, e programas, visando solucionar os problemas cotidianos básicos da sociedade.

Mendonça (2007) complementa afirmando que as políticas públicas devem ser participativas e emancipatórias e, ter como objetivo, superar as desigualdades e o acesso ao conhecimento, tendo em vista solucionar problemas sociais.

Starepravo & Marchi Júnior (2012) salientam que, escrever sobre políticas públicas requer mapear o espaço social, as arenas políticas, as relações e disputas que acontecem entre os atores políticos envolvidos, para dessa forma, compreender quais políticas realmente foram efetivadas e quais não passaram de campanhas eleitoreiras.

O campo político do esporte e lazer, no Brasil, consolidou-se durante o século XX e, no início do século XXI, numa tensão entre interesses públicos e privados. Regulamentado em 1940, quando foi garantido aos trabalhadores o direito ao lazer através da Consolidação das Leis Trabalhistas, as políticas públicas do Estado voltadas ao esporte passam a difundi-lo como uma manifestação social no tempo livre, utilizado como ferramenta de controle do vício e do ócio, como já abordado anteriormente (STAREPRAVO & MARCHI JÚNIOR, 2012).

Segundo os autores, esse histórico deixou marcas que acompanham o desenvolvimento das políticas públicas para o esporte e para o lazer até hoje. Apesar de possuírem interesses correspondentes e objetivos que se intersectam, possuem campos muito amplos e necessitariam de pautas e discussões políticas individuais. Essa concepção da política de lazer e esporte levou a que elas visem “o clientelismo, o utilitarismo e o assistencialismo [...] e tenham [...] como finalidade o acúmulo de capital, de maneira individual, e pouco contribuem para o desenvolvimento e a democratização do esporte no país” (STAREPRAVO & MARCHI JÚNIOR, 2012, p.48).

Segundo Mascarenhas (2007), com a Revolução Industrial os investimentos para o lazer foram vinculados à ação e reprodução da força de trabalho, ou seja, visavam proporcionar ao cidadão revigoramento da saúde no tempo livre, além do controle das atividades exercidas nesse tempo, evitando os vícios e o cansaço físico, para não impactar no rendimento do expediente nas fábricas. Na modernidade, o lazer passa a ser vinculado ao mercado, subordinando-se à produção e reprodução do

capital, ao consumo de bens e serviços, já que os avanços tecnológicos reduziram as forças manuais de trabalho e o Estado não precisava mais investir tanto em políticas públicas para controlar a saúde do trabalhador.

Certeau *et al.* (2013) salientam que as políticas públicas devem ser ampliadas para proporcionar experiências que forneçam o resgate histórico e culturais da população, visando uma cidade mais viva e apropriada para além dos espaços privados. Para os autores (CERTEAU *et al.*, 2013, p.206) “quando a esfera pública não oferece mais lugar de investimento político, os homens [as pessoas] se fazem ‘eremitas’ na gruta do habitat privado. Hibernam em seu domicílio, buscam satisfazer-se com pequenos momentos de felicidade individuais”.

Essas políticas públicas reducionistas, focadas ou, no mundo do trabalho ou, na perspectiva mercadológica, geraram uma cultura vinculada ao lazer na forma de mercadoria e/ou realização de atividades, o que consequentemente, acentua a necessidade de uma educação para o lazer proposta por Marcellino (2000). Tal proposta visa proporcionar ao cidadão compreensão e aprendizado para que esse tempo e espaço não seja visto, essencialmente, como mercadoria, individualizada ou efêmera, mas sim, como experiências culturais, coletivas, comunitárias, de conhecimento, divertimentos, desenvolvimento ou simplesmente, descanso merecido.

Mascarenhas (2004, p.74) propõe o conceito de “*lazerania*”, que o autor define como:

a possibilidade de apropriação do lazer como um tempo e espaço para a prática da liberdade, para o exercício da cidadania, busca traduzir a qualidade social de uma sociedade cujo direito ao lazer pode ter seu reconhecimento alicerçado sobre princípios como planificação, participação, autonomia, organização, justiça e democracia, deixando de ser monopólio ou instrumento daqueles que concentram poder econômico.

Todavia, o autor assume que uma proposta de políticas públicas para um “outro lazer” deve ser pensada, estrategicamente, a longo prazo, não perdendo de vista o “aqui e o agora”, em diálogo com a sociedade de consumo na qual vivemos, rompendo a polaridade e caminhando para uma ação política e pedagógica que desenvolva a “*lazerania*”.

O autor destaca ainda, a importância da participação popular no planejamento e organização de tal projeto, de políticas públicas, para um ‘outro lazer’, pois já que o recreação tem sido uma imposição do mercado, vindo de cima para baixo, as

propostas do projeto devem vir “de baixo” — ou seja, de acordo com as demandas, necessidades e desejos da própria população. Um diálogo entre partes envolvidas: a sociedade entre si e a sociedade com o poder público.

Além do mais, Mascarenhas (2007) reforça o papel transformador que o lazer tem no desenvolvimento do sujeito social, não somente para seus direitos, como também para seus deveres enquanto prática de liberdade. Conforme Rechia (2017), o lazer oportuniza o desenvolvimento político, identitário e de socialização, desse modo, o sujeito toma decisões, se organiza, reflete sobre suas culturas de acordo com valores e regras, para um bem comum.

Não se trata de criar programas de esporte e lazer prontos para a população, pois de acordo com Marcellino (2007, p.82), os programas devem ter “origem no princípio de maior socialização e democratização dos bens culturais da humanidade” e, como base, a participação popular.

Há uma grande produção científica-acadêmica do subcampo do lazer, em nível nacional, com demandas claras e objetivas sobre as necessidades da população em geral e, até mesmo pesquisas específicas por localidade. Porém, segundo Starepravo (2011) o campo político-burocrático não se apropria desses conhecimentos para elaborar suas análises e desenvolver políticas públicas que vão ao encontro das demandas da população.

Rechia *et al.* (2015) compreenderam o fenômeno do lazer como um conceito abrangente e complexo, e isso tende a dificultar que os agentes políticos desenvolvam e concretizem políticas públicas de acordo com as demandas sociais. Por isso, a necessidade de estabelecer vínculos entre os campos político-burocrático e científico-acadêmico, pois as produções auxiliariam na compreensão e, no desenvolvimento das políticas.

Quer dizer, desenvolver políticas públicas para o lazer, significa compreendê-lo para além do funcionalismo e utilitarismo para o mundo do trabalho. Para Rechia *et al.* (2015, p.228) significa compreender as bases mais profundas que fundamentam o fenômeno do lazer, segundo as autoras, as políticas públicas

não podem ser elaboradas apenas com um intuito de preencher o tempo dos sujeitos/ou distraí-los, mas com perspectivas que percebam seu aspecto educativo, político, cultural, emancipatório, os quais possam abranger dimensões fundamentais para uma vida de qualidade no meio urbano, favorecendo aspectos sociais imprescindíveis para uma formação cidadã (RECHIA, *et al.* 2015, p.229).

Rechia *et al.* (2015) apontam para a necessidade de maior participação da sociedade no planejamento e gestão das políticas públicas. Além disso, que sejam desenvolvidas de forma intersetoriais a partir de parcerias com diferentes órgãos e gestão. Afinal, as políticas públicas interferem diretamente no cotidiano da população, pois é através dos serviços básicos de lazer, educação, saúde, transporte, moradia, entre outros, que o cidadão vive de forma digna. É importante frisar que elas não devem ser hierarquizadas e, que a experiência de uma afeta a experiência de outra.

Para Marcellino *et al.* (2007), é preciso não perder de vista o contexto mais amplo no qual as políticas públicas se inserem; portanto, o autor reafirma que as políticas públicas de lazer não podem ser tratadas de forma isolada de outras dimensões sociais.

Ainda, segundo o autor, desenvolver políticas públicas de lazer não significa só envolver questões sobre espaços, equipamentos, profissionais ou eventos isolados na cidade; significa também tratar outras questões sociais como, por exemplo, as políticas de transporte urbano. Para Strambi (2004) considerar as diferenças das necessidades das pessoas do transporte público, tanto financeiras quanto de uso, é a base para um o desenvolvimento equitativo ao elaborar PP de transporte.

Essas reflexões indicam que as políticas públicas de mobilidade urbana devem olhar para as necessidades empíricas do cidadão, não somente para o mundo do trabalho, mas também para a dimensão do lazer e outras dimensões sociais. Strambi (2004, p.104) ao discutir o conceito de equidade no transporte, argumenta para uma “necessidade de que novas estratégias de regulamentação ou de financiamento propostas para o transporte urbano sejam examinadas em suas dimensões sociais e políticas além da tradicional ótica econômica-financeira”.

Assim como ocorreu com a implantação das políticas Linha Turismo e da Tarifa Domingueira em Curitiba. A primeira enquanto uma política que proporciona uma rota de ônibus para os principais pontos turísticos da cidade e, a segunda, uma PP que estimulava financeiramente o passeio pela cidade de Curitiba mediante a um desconto na tarifa do transporte coletivo convencional. Os próximos capítulos analisam ambas e visam refletir sobre as relações acesso à cidade via transporte e lazer.

#### 2.4.1 Linha Turismo e o acesso aos espaços públicos de lazer de Curitiba

A Linha Turismo é de uma rota turística para apreciação da cidade através de um ônibus com uma estrutura diferenciada dos convencionais (Figura 10 e Figura 11), no qual o consumidor conhece os principais monumentos históricos da cidade, parques, praças e áreas verdes da cidade, permitindo o sujeito desembarcar do ônibus para usufruir da infraestrutura dos parques que faz parte do percurso. É uma política pública de turismo da PMC, que também reforça a imagem de “cidade-modelo”, com base nos espaços que compõem um percurso pré-determinado. O custo do ticket, por pessoa, é de R\$50,00 — tabela de valores do ano de 2019 — e, após atualização do sistema de acesso via cartão magnético, o embarque que era limitado a 5 atrativos do percurso agora tornou-se ilimitado. A prefeitura destaca, ainda, que o cartão é intransferível e individual e a reutilização do cartão no mesmo veículo só pode ser feita após 30 minutos (PMC, s/d).

A Linha Turismo foi criada em 1994 e foi considerada por Fogaça (2011, p.80) “a ação de maior destaque para consolidação e definição dos rumos turísticos da cidade de Curitiba”. Na época, a tarifa inicial tinha o mesmo valor da tarifa convencional (R\$0,80 centavos) e, no mesmo ano, quando passou a permitir três embarques e desembarques para efetiva apropriação dos espaços públicos ao invés de simples contemplação estética temporária, a tarifa subiu para R\$3,00.

O prefeito da época em 1994, Rafael Greca, atual prefeito de Curitiba em 2018, foi responsável por tais ações que segundo Fogaça (2011) marcou o desenvolvimento turístico da cidade, realizando o resgate, por exemplo, das etnias que colonizaram a cidade de Curitiba.



Figura 10 - Ônibus Linha Turismo – vista do deck superior.



Foto: Orlando Kissner/SMCS (arquivo)

Figura 11 – Ônibus da Linha Turismo da Prefeitura Municipal de Curitiba



Foto: Luiz Costa/SMCS



Em 2008, na gestão do prefeito Carlos Alberto Richa, a Linha Turismo foi remodelada recebendo os ônibus *double deck*, inspirado nos automóveis utilizados em Londres. Segundo a autora, esta estratégia fez com que os embarques aumentassem significativamente (FOGAÇA, 2011, p.108). De acordo com Ramos (2010) houve um aumento de 60% no mês de dezembro do mesmo ano e nos meses subsequentes.

#### 2.4.1.1 E a Linha Turismo nos espaços públicos da periferia?

Apesar de uma tentativa em 2003 de incluir espaços da região Sul da cidade de Curitiba, atualmente a Linha Turismo ainda ignora parques como o Lago Azul, o Zoológico, o Parque Náutico e o Parque da Imigração Japonesa.

Localizado no bairro Uberaba, divisa com a cidade de São José dos Pinhais, o parque que comemora a colonização Japonesa teve uma estrutura metálica inaugurada em 2012, mas até 2015 foi alvo de críticas por parte da imprensa e dos moradores do entorno (MARCHIORI, 2015).

Segundo a imprensa local, mesmo em 2018 o parque possuía estruturas vandalizadas por falta de segurança no local e, além de um terreno vizinho ao parque utilizado há anos irregularmente para despejo de lixo (TRIBUNA PR, 2018).

Esse parque, além de não estar presente na rota da Linha Turismo, só foi inaugurado em abril de 2018, mas estava em construção desde 2012. Durante sua pesquisa, Gonçalves (2018) identificou que o espaço não foi apropriado nem por turistas, muito menos pela população local.

Para a população — público-alvo do parque —, apesar da facilidade no acesso pela localização próxima, o parque transmitia insegurança, além de apresentar problemas com a estrutura arquitetônica inacabada, sem contar os equipamentos de lazer que não eram utilizados pela população. O parque conta com uma ciclovía, em volta de cava, sem proteção, que dificulta a apropriação por parte das crianças por falta de segurança (GONÇALVES, 2018).

Esse investimento ainda não teve retorno turístico, muito menos cultural e simbólico por parte dos moradores da Vila Audi União, ocupação vizinha ao parque. Por isso, defende-se a importância do diálogo entre poder público e a comunidade,

para atender às demandas daqueles que se apropriarão dos espaços e equipamentos públicos de lazer.

Rechia (2006) salienta que a apropriação de um espaço ou delimitação espacial está ligada ao poder simbólico do lugar, ou seja, dos laços afetivos que as pessoas estabelecem entre si, em determinado ambiente.

Isso posto, se não é possível realizar investimentos de qualidade próximo às residências da população mais afastada, que as políticas públicas incentivem o acesso aos espaços públicos e programas sociais de lazer em toda a cidade.

O poder público precisa desenhar suas estratégias para decidir quais investimentos são mais rentáveis econômica e culturalmente em diálogo com a população: i) investir em infraestrutura, segurança, manutenção e acesso à cidade através do transporte coletivo ou ii) investir em políticas públicas que proporcionem infraestrutura, segurança, manutenção dos espaços públicos de lazer espalhados por toda a cidade.

Sabe-se que o cenário perfeito para potencializar as experiências do lazer em diferentes tempos e espaços seriam os investimentos nos espaços próximos e maior acesso aos espaços de lazer distantes da residência, oportunizando assim, a identificação com o bairro e com a cidade. Contudo, atualmente o cenário não atende nenhuma nem outra necessidade dos cidadãos, exemplo disso é a própria Linha Turismo no qual sua tarifa por pessoa representa quase 5% do salário mínimo nacional, o que dificulta o acesso para pessoas de baixa renda, além da extinção da política pública Tarifa Domingueira e a falta de políticas de investimento nos parques e praças das periferias da cidade.

#### 2.4.2 Tarifa Domingueira e o acesso à cidade

Em 2005, uma política pública instalada em Curitiba, no Paraná, pelo prefeito Carlos Alberto Richa, do partido Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), denominada Tarifa Domingueira (TD) incentivou financeiramente e estimulou a atitude do cidadão para o lazer através do uso do transporte coletivo. Essa política reduzia o preço da tarifa de ônibus em 50% aos domingos, visando estimular o “passeio pela

cidade inteira”<sup>12</sup>. A estratégia de *marketing* e comunicação foi marcada com campanhas pela cidade, ônibus, rádios e televisão com *jingles* e imagens dos principais parques da cidade, incentivando a população ao lazer como apropriação dos espaços públicos da cidade.

O prefeito curitibano declarou, na época, que o objetivo da Domingueira era “demonstrar o compromisso de uma administração democrática e responsável” e que “a medida não é demagógica, nem eleitoreira”, além de justificar que a tarifa domingueira é uma forma de favorecer as “famílias mais humildes” (OLIVEIRA, *Tribuna Paraná*, 2005). O prefeito manteve os valores da TD a R\$1,00 por quatro anos, ainda que o decreto nº 50 de 2009 tenha aumentado a tarifa convencional para R\$2,20 (+16%).

Atualmente, Curitiba possui uma população de 1.851.215 habitantes (IBGE-censo2010). Em 2016, cerca de 1,5 milhões de passageiros são transportados diariamente, os quais, agregando-se a Rede Integrada de Transporte Metropolitano (RIT), faz esse número aumentar para 3,5 milhões de passageiros, por dia (URBS, 2018).

Em 2013, assim que assumiu seu mandato, o prefeito Gustavo Fruet (PSDB) apresentou um relatório, demonstrando uma dívida de R\$446 milhões deixados pelo mandato do prefeito anterior, já prevendo um aumento no valor do transporte coletivo, alegando ser “uma das maiores heranças” (CASTRO, 2013).

Ainda, em 2013, o reajuste na tarifa do transporte público afetou tanto a passagem convencional quanto à tarifa domingueira, que passaram para R\$2,85 e R\$1,50, respectivamente — Decreto nº 481 de 2013. Todavia, o aumento na TD ainda representava 47% de desconto sobre a tarifa convencional.

Segundo Senkovski (2013), colaborador do jornal local, *Gazeta do Povo*, o principal motivo do reajuste foi novamente o aumento dos custos com mão de obra. As disputas pelas correções nos salários, conquistadas através de greves de ônibus — que impactam todo o sistema econômico da cidade —, são sempre fator de decisão para que a PMC aumente os valores dos repasses para as empresas, que assim conseguem chegar a um acordo com o sindicato e os trabalhadores.

Três anos depois, em 2016, o prefeito da época, Gustavo Fruet, do Partido Democrático Trabalhista (PDT), por meio do Decreto nº 80, de 29 de janeiro de 2016,

---

<sup>12</sup> Trecho do *jingle* da campanha publicitária da TD promovido em comerciais de televisão pela PMC.

e com base no artigo 72, inciso IV, da Lei Orgânica do Município, aprovou reajuste da TD para R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos). O qual entrou em vigor na data de sua publicação, com efeito a partir da zero hora do dia 1º de fevereiro de 2016. O desconto ainda permanecia de 32% em relação à tarifa convencional.

O presidente da URBS alegou que o aumento da tarifa foi resultado da necessidade de um reequilíbrio financeiro do sistema, além de argumentar que o aumento garantia a integração com o transporte metropolitano (G1-PR, 2016).

Segundo artigo publicado no jornal local, Gazeta do Povo, pelo professor Neves (2016), doutor em Desenvolvimento Econômico e professor aposentado da Universidade Federal do Paraná (UFPR), houve uma queda no número de passageiros de 2013 a 2016 de quase 8 milhões.

Em 2017, o candidato Rafael Greca, do Partido da Mobilização Nacional (PMN), foi eleito prefeito municipal de Curitiba, com experiência na vida política da cidade, visto que já havia ocupado o mesmo cargo na gestão 1993-1996. Sua campanha teve como tema “Volta Curitiba” e foi apoiado politicamente pelo governador do Estado na época, o ex-prefeito e também reeleito governador, Carlos Alberto Richa. A utilização do tema fazia alusão à época de cidade-modelo, referenciando-se nas transformações que a cidade recebeu na década de 1990, e que posicionaram Curitiba como uma das melhores cidades brasileiras para se viver.

Na gestão 2017–2020, o prefeito Rafael Greca comunicou publicamente a herança de uma dívida de R\$1,27 milhões do mandato do prefeito Gustavo Fruet. Em relação às melhorias para o transporte coletivo, anunciou maior integração viária e de transporte nas regiões periféricas, devido à parceria, com aporte financeiro, com o Governo do Estado do Paraná (PMC, 2017).

Por meio do Decreto Municipal nº 413 de 2017, o referido prefeito, em conformidade com o artigo 72, inciso IV, da Lei Orgânica do Município aprovou reajuste para o transporte coletivo de passageiros da cidade de Curitiba, e no artigo 2 do mesmo decreto, extinguiu-se a Tarifa Domingueira, o qual entrou em vigor a partir de zero hora do dia 06 de fevereiro de 2017.

O decreto elevou a passagem convencional para R\$4,25 (+15%) e extinguiu o desconto da tarifa aos domingos, que atualmente equivale à tarifa convencional, ou seja, um acréscimo de R\$1,75 por usuário pagante (+70%). Para ida e volta de uma família de 4 pessoas pagantes, o acréscimo representa R\$17,00, superior, portanto, ao desconto de 47% que era subsidiado na implantação da domingueira, em 2005.

Com a extinção da tarifa, o transporte ficou menos acessível por conta do aumento, assim as possibilidades de circular pela cidade também foram reduzidas para aqueles que dependem do transporte público enquanto um direito social. Segundo dados das catracas de ônibus do Terminal Campina do Siqueira, principal acesso ao Parque Barigui via transporte público, houve uma queda na entrada/saída de usuários aos domingos depois da extinção da TD.

Entre os direitos sociais assegurados pelo art. 6º da Constituição Brasileira, estão os direitos ao transporte e ao lazer que, obviamente, não se dissociam no caso do domingo, que é um dia para descanso e diversão dos cidadãos. Assim, sua extinção fere os direitos sociais já garantidos pela CB. A justificativa do prefeito foi que o sistema precisa se reequilibrar para que então a política pública, TD, possa ser revisada e reimplantada.

Na época, o prefeito Rafael Greca ainda criticou a gestão passada, alegando que “subsidiar o transporte com dinheiro público municipal foi anestesia [...] que somente adiou responsabilidades”, referindo-se principalmente a um rombo de R\$1,2 milhões deixado no sistema de transporte, ao sucateamento da frota de 270 ônibus que, segundo o presidente da URBS, estão com prazo de validade contratual vencido e a reintegração metropolitana. Segundo o site da prefeitura, o aumento da tarifa foi necessário para garantir o reequilíbrio do Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC) que começou no início da gestão. Em 16 de janeiro de 2017, o saldo do FUC estava negativo em R\$ 5.737.845,40 (NASCIMENTO, 2017). Greca ainda declarou que “as coisas custam o que custam” e afirmou que em nenhum momento da campanha eleitoral escondeu que haveria um aumento da tarifa (BEM PARANÁ, 2017). Na época, a tarifa de \$4,25 foi considerada a tarifa mais cara do Brasil (GIOVANAZ & GHISI, 2017).

Da mesma forma, vale ressaltar pontos de melhoria, para o usuário do transporte coletivo, durante a gestão do prefeito Rafael Greca, como a inovação de integração com mesma tarifa entre ônibus de linhas sem conexão direta pelos mesmos pontos de ônibus, ou seja, em alguns pontos da cidade o usuário pode trocar na “estações tubo”<sup>13</sup> de ônibus para reduzir o trajeto por outra linha na contramão;

---

<sup>13</sup> Estações tubo são pontos de parada de ônibus em forma de tubo que compõe o sistema de transporte BRT da Rede Integrada de Transporte da cidade de Curitiba. Estas estações tubo foram planejadas para que o passageiro fizesse o pagamento da tarifa de forma antecipada da chegada do ônibus visando agilizar o sistema de embarque e desembarque. Além disso, as estações tubo permite a integração dos passageiros com outras linhas de ônibus sem que ele precisa pagar outra tarifa.

novas linhas de ônibus que visam encurtar trajetos; linhas extras de reforço para trechos com superlotação os horários de picos comerciais observados para a região Sul - ainda que, mesmo assim, alguns horários os ônibus permaneçam lotados conforme será apresentado adiante na pesquisa de campo; a instalação do terminal de ônibus Tatuquara para atender, principalmente, os moradores da regional homônima; reintegração da tarifa com ônibus regiões metropolitanas, que havia sido extinta na gestão passada devido à redução dos custos do sistema de transporte. Além de inúmeros eventos de lazer e culturas na cidade, como os jogos de piá que resgatava as brincadeiras tradicionais, no Parque Barigui, as ações natalinas na cidade e programação culturais. Contudo, percebe-se ainda que, a maioria dessas ações, são destinadas a facilitar a mobilidade durante a semana para o mundo do trabalho, visto que aos domingos algumas linhas ainda permanecem reduzidas, excluídas ou integradas que dificultam a mobilidade para o lazer.

Em audiência pública, na Câmara Municipal dos Vereadores, realizada em 7 de março de 2017, a vereadora Noêmia Rocha do Movimento Democrático Brasileiro (MDB) propôs a discussão sobre a volta da Tarifa Domingueira na tribuna. Motivada pelos pedidos da comunidade evangélica, que frequenta as instituições religiosas aos domingos, a vereadora argumentou que a extinção da tarifa domingueira impactou negativamente os custos das famílias que utilizavam o transporte coletivo (CÂMARA, 2017).

No seu discurso, o argumento estendeu-se, também, para as experiências de lazer na cidade. Segundo a vereadora, o aumento impactou diretamente nas famílias que aproveitavam o domingo para visitar parentes em outros bairros ou, ainda, a apropriação dos espaços públicos de lazer na cidade. Além disso, a vereadora citou os benefícios transversais que o direito à circulação na cidade pode trazer, como o direito ao lazer, os benefícios à saúde pública, visto que estimula o acesso a experiências socioculturais, reduzindo os índices de depressão e sedentarismo (CÂMARA, 2017).

Após sessão pública, em 2017, não houveram mais registros de debate sobre a Tarifa Domingueira na Câmara Municipal de Curitiba. Assim, os resultados dessa pesquisa também podem subsidiar futuras discussões desse tema na câmara municipal de Curitiba.

Assim, percebe-se o quanto uma política pública é influenciada pelo ciclo política a qual está inserido. As principais disputas se deram de um lado pelas



instituições PMC e URBS, defendendo um reajuste da tarifa alegando um um desequilíbrio financeiro e prejuízo com esta ação social, do outro lado vereadores movidos por solicitação da comunidade evangélica ou com pauta sobre mobilidade urbana defendem o interesse da população de acesso facilitado à cidade.

Conclui-se que o ciclo político foi regido pelos interesses das diferentes gestões, atores e instituições público-privadas diretamente ligadas ao sistema de transporte e à gestão da cidade. Mostrando-se necessário ampliar a participação da sociedade civil nas disputados dos ciclos políticos visando melhorar o acesso e a qualidade do transporte e do lazer nas cidades.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

#### 3.1 DELINEAMENTO DO ESTUDO

Esse estudo baseia-se numa pesquisa descritiva com abordagem qualitativa. O método qualitativo será utilizado para coletar dados junto aos usuários do transporte público sobre Tarifa Domingueira. Segundo Minayo (2011), esse tipo de pesquisa trabalha com significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, respondendo a questões muito particulares da realidade, de modo que esta não possa ou não deva ser quantificada.

Segundo a autora (2011, p.22) a abordagem qualitativa se “aprofunda no mundo dos significados das ações e relações humanas”, mas a autora ressalta que os dados quantitativos e qualitativos não se opõem, se complementam pelas suas interações. Tais aspectos pretendemos desvendar neste estudo.

De acordo com Certeau (2012), sabe-se que os estudos culturais são flexíveis e não rígidos como as análises estruturais e, têm como finalidade a investigação das experiências cotidianas dos seres humanos. As quais, por sua vez, são individuais e que, por isso, torna-se um desafio, para o pesquisador, analisar o conjunto de comportamentos, visto que, ele tenta interpretar as culturas a partir do seu lugar de fala, enquanto pesquisador. Para o autor “Nunca podemos obliterar nem transpor a alteridade que mantêm, diante e fora de nós, as experiências e as observações ancoradas alhures, em *outros* lugares [...] Por mais científica que seja, uma análise permanece uma prática localizada e produz somente um discurso particularizado” (CERTEAU, 2012, p.222).

Portanto, o pesquisador apreende algumas semelhanças, mas não apreende toda a experiência nas suas análises, pois elas são individuais e variam de acordo com cada oportunidade e condições de vida, que são afetadas por diversas dimensões sociais, econômicas e mesmo culturais. O objetivo então, não é predizer o futuro a partir das respostas, mas formular *representações* possíveis do cotidiano da população investigada.

#### LOCAL DE ESTUDO

O local de estudo foi a cidade de Curitiba-PR, especificamente a população que utiliza o transporte público, residentes no bairro Caximba, localizado na região sul da

cidade, na regional Tatuquara.

A pesquisa foi executada no Terminal de Ônibus Pinheirinho, que atualmente atende os moradores do bairro Caximba. O critério de escolha deste Terminal de ônibus foi por atender os bairros mais distantes da região central de capital paranaense.

## POPULAÇÃO E AMOSTRAGEM

A população da pesquisa são os usuários do transporte coletivo que reside no bairro Caximba. Como a pesquisa foi realizada no terminal de ônibus, os potenciais participantes foram abordados subindo as escadas, próximos ao ponto do ônibus (que atende ao bairro de estudo) ou, até mesmo, dentro do próprio veículo, assim a amostra foi espontânea para as coletas realizadas a partir adesão voluntária à pesquisa.

Os participantes que foram abordados estavam, no momento da realização da investigação empírica, utilizando o serviço de transporte público da cidade de Curitiba no terminal citado.

A amostragem da pesquisa de campo qualitativa foi por saturação, ou seja, segundo Minayo (2001), até que os dados não forneçam mais nenhuma informação relevante para responder ao problema de pesquisa e, atender aos objetivos somados aos dados obtidos por demais instrumentos pesquisados.

## CRITÉRIOS DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO

Essa pesquisa incluiu os usuários do transporte coletivo de Curitiba, maiores de 18 anos e que manifestaram desejo em participar da pesquisa de forma voluntária.

Foram excluídos os menores de 18 anos e aqueles que não manifestaram interesse em responder ao formulário de forma voluntária.

### 3.2 MÉTODOS, INSTRUMENTOS E TÉCNICAS PARA COLETA DE DADOS

Para esta pesquisa serão utilizados os seguintes procedimentos:

Para atingir o primeiro objetivo específico foi realizada uma Pesquisa Documental, através de diversas Fontes Secundárias de Documentos, visando

compreender o histórico e o ciclo político da Tarifa Domingueira. A pesquisa utilizou como Fontes o *Google Academics*®, base de dados como Scielo, Periódicos CAPES e Scopus, visando buscar produção acadêmica sobre o assunto, além dos sites oficiais da PMC, para investigação de documentos oficiais da Câmara Municipal e da Prefeitura Municipal de Curitiba; os sites da imprensa e jornais locais que fizeram a cobertura do histórico da Tarifa Domingueira.

Foram realizados cerca de dois meses de pesquisa, no início de 2018, visando completar o quadro do ciclo político da TD e iniciar a escrita. Foi encontrado base Periódicos Capes uma tese em Geografia que citou de forma secundária a política pública “Tarifa Domingueira” (FOGAÇA, 2018). Nos órgãos públicos, foram encontrados, apenas, documentos oficiais da URBS que alteravam os valores das passagens a partir dos decretos de lei. Foram localizados, também, documentos escritos e vídeos de reportagens na imprensa de jornais locais. Vale ressaltar que tais documentos foram os que mais auxiliaram na elaboração do quadro do ciclo político. Encontramos um vídeo de sessão pública da Câmara de Vereadores, especificamente, tratando sobre o assunto. Foi solicitado, ao assessor do Deputado Estadual Goura<sup>14</sup>, do Partido Democrático Trabalhista (PDT), via e-mail, documentos oficiais sobre a Tarifa Domingueira, mas a resposta foi de que não haviam informações sobre esse título no sistema legislativo. Assim, o quadro político foi escrito a partir dos dados obtidos nos diversos documentos encontrados que foram confirmando -se entre si, garantindo a veracidade das informações.

Para o segundo objetivo específico, utilizou-se da técnica da Pesquisa de Campo, através do instrumento Formulário Estruturado, com base na pesquisa qualitativa-descritiva. Foi empregada a ferramenta *Google Forms*® para estruturar as perguntas (Apêndice 01), elaborado com perguntas abertas e fechadas, com previsão do tempo máximo de execução de 10 minutos, devido ao tempo de viagem de ônibus ou, intervalo entre a chegada dos ônibus no terminal.

As perguntas fechadas foram elaboradas conforme os seguintes critérios: de múltipla escolha e dicotômicas, para evitar neutralidade, com respostas organizadas

---

<sup>14</sup> O Deputado Estadual Goura em exercício no ano de 2019, foi eleito vereador da cidade de Curitiba em 2016 com pautas como mobilidade, meio ambiente, parto humanizado, cultura e artes, ocupação dos espaços públicos, direitos humanos, saúde mental, migrantes e refugiados e LGBTQ+. O deputado foi procurado para pesquisa devido ao documentário sobre o transporte público de Curitiba que divulgou em 2018 (GOURA, 2018).

de forma aleatória; de avaliação e combinações entre múltipla escolha e abertas.

As perguntas fechadas foram utilizadas na primeira etapa do formulário para uma familiarização e primeiro contato entre pesquisador e pesquisado e abordou questões do perfil socioeconômico. Contudo, como trata-se de uma pesquisa qualitativa, o número de participantes desta pesquisa não corresponde à uma amostra quantitativa que represente o universo do local de estudo – habitantes da Regional Tatuquara.

Assim, estas questões foram descritas em porcentagem na análise de resultados somente para demonstrar o perfil daqueles que foram entrevistados. Com relação as demais perguntas fechadas também foram consideradas para análise os comentários e justificativas realizadas pelos próprios participantes visando compreender as justificativas de todas as respostas. Estes comentários que emergiam durante a aplicação do formulário também eram registrados no mesmo momento em formato de diário de campo no aplicativo bloco de notas do próprio celular.

Das limitações deste procedimento, recorrentes de pesquisas qualitativas, consideram-se a dificuldade de apreender todos os sentidos e significados que os participantes desejam evidenciar a partir das suas respostas; outra limitação é com relação à amostragem, considerou-se a amostra por saturação, ou seja, até que os dados começassem a se repetir e respondessem aos objetivos propostos, mas sabe-se que tal procedimento não esgota a totalidade das opiniões e expressões do universo investigado.

O formulário foi aplicado pelo próprio pesquisador, através de um celular, utilizando serviços 3G, pelo navegador Google Chrome®. O roteiro foi elaborado e testado, previamente, com 16 pessoas, que participam do universo selecionado. Em seguida, foram executadas correções e alterações para corrigir falhas pertinentes atendo assim os objetivos propostos na pesquisa como, por exemplo, excluir perguntas que geravam respostas duplicadas ou, que não atendiam aos objetivos, bem como rever formas de escritas das questões visando facilitar o entendimento.

Os métodos de aproximações da população investigada, de forma aleatória, foram: a) abordar todos os sujeitos que subiam as escadas que dava acesso ao pontos dos ônibus que atendiam os bairros da população investigada; b) anunciar a pesquisa dentro do transporte coletivo e solicitar respostas voluntárias; e para aqueles que não conseguiram responder diretamente dentro do transporte coletivo ou preferiram

responder em casa ganhou um bilhete com o código do formulário online (Apêndice 02).

A aplicação do formulário foi realizada em dias e períodos diferenciados e, fora dos horários de picos comerciais, quando o transporte coletivo geralmente está na distância social, o fluxo de pessoas nos ônibus é menor, o tempo de permanência no terminal e conforto para responder ao formulário é maior.

Todos os participantes que aceitaram participar da pesquisa receberam e assinaram duas cópias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice 03), exigido pelo Comitê de Ética de Saúde da Universidade Federal do Paraná, no qual, esse projeto foi submetido e autorizado conforme item 3.5. Uma cópia do termo ficou em posse do pesquisador e outro em posse do participante. Tal termo descrevia os objetivos da pesquisa, bem como possíveis esclarecimentos de custos, informações, publicação dos dados, além de uma solicitação para publicação dos dados com garantia de anonimato.

A permanência no terminal de ônibus, para aplicação do formulário final, foi de 26 setembro à 02 dezembro de 2018. Foram aplicados no total 48 formulários, nos quais 2 foram respondidos *online* pelo próprio participante, 20 formulários foram respondidos dentro do ônibus Caximba durante o trajeto até o bairro de mesmo nome e, 26 respondidos no terminal Pinheirinho. As respostas foram analisadas de acordo com a técnica de categorização dos dados, conforme item 3.4.

Para atingir o terceiro objetivo específico, utilizou-se a Pesquisa de Campo Exploratória, através do procedimento de Observação Participante, no qual, o pesquisador mistura-se e confunde-se com a comunidade ou grupo estudado. As observações foram realizadas com base em um roteiro de observação (Apêndice 04), criado a partir das referências bibliográficas da pesquisa sobre o fenômeno do lazer e de espaço público. O roteiro foi aplicado de forma espontâneas/ocasional/acidental, durante as viagens de ônibus realizadas pelo pesquisador no seu cotidiano, buscando fatos que fugissem aos usos principais dos ônibus pela população durante o tempo das viagens do universo investigado. O pesquisador realizou uma observação natural já que “pertencia ao grupo que investigava” (LAKATOS & MARCONI, 2003, p.193).

Os dados e as imagens fotográficas coletadas durante as observações foram registrados em bloco de notas em um aplicativo de celular (modelo Motorola® Moto G2); optou-se por esse equipamento por ser mais fácil de manusear dentro ônibus.



O roteiro permitiu perceber e registrar a frequência de fatos do cotidiano investigado, que acontecem dentro dos ônibus, a fim de relacioná-lo com as teorias estudadas para compreender o ônibus, enquanto um espaço social, que segundo Santos (2006), possui forma, função e estrutura necessário à avaliação desses três polos para sua compreensão. Foram analisados quanto à forma e estrutura do espaço do ônibus, manutenções necessárias e níveis de segurança; quanto à sua função, além da circulação. Foram também analisadas questões relacionadas ao fenômeno do lazer, através dos Interesses Culturais do Lazer (DUMAZEDIER, 1980), além de questões políticas, identitárias e de socialização (RECHIA, 2017).

As observações foram aplicadas de forma assistemática, ou seja, em dias e horários diferenciados e, com partida e destino entre os Eixo Sul e Circular Sul, da Estrutura Viária da cidade (Figura 12), que compreende dentre outras as Regionais Pinheirinho e Tatuquara, trechos mais utilizados pela população do universo investigado.

Com relação às limitações deste procedimento, assim como na aplicação do formulário, sabe-se que não é possível apreender todos os fenômenos que ocorrem cotidianamente no interior dos espaços dos ônibus. Trata-se de um amplo espaço acadêmico para novas pesquisas, em diferentes contextos, que continuem investigando as diversas manifestações culturais, sociais e no âmbito do lazer que ocorrem em tais espaços.

Para esta pesquisa, os dados das observações foram registrados em um diário de campo. Ao todo, foram registradas 15 observações nas quais surgiram situações sociais incomuns do cotidiano no sistema de transporte e no interior dos espaços dos ônibus. As observações tiveram duração em média de 2 horas diárias, cerca de 30 minutos em cada trecho/linha de viagem.

Os dados dos fenômenos concretos que necessitavam de imagem para comparação como número de pessoas, forma e estrutura do espaço do ônibus foram registrados via aparelho celular. Visando a ética na pesquisa, obteve-se cuidado ao fotografar, o que ocorria somente quando todas as pessoas estavam de costas, visando não focalizar nenhum indivíduo em particular e não invadir a privacidade (ROCHA & DA ROCHA, 2013).



### 3.4 TÉCNICA DE ANÁLISE DE DADOS

Baseado nas técnicas de análise de conteúdo proposta por Bardin (2009), os dados encontrados, nos diferentes métodos citados, foram categorizados por assuntos semelhantes, para facilitar a leitura dos dados e verificar as frequências dos acontecimentos.

Foi realizada, primeiramente, uma leitura flutuante, para pré-exploração do material, visando a familiarização dos dados, apreensão, organização, impressões e orientações do pesquisador.

Em seguida, foi realizado um agrupamento das palavras-chave em Unidades de análises temáticas, orientado pelos objetivos da pesquisa e pelas referências teóricas.

Por fim, com o objetivo de evidenciar relações entre os dados obtidos e outros fatores, foi executada uma triangulação dos métodos, ou seja, entre observações e formulário, documentos oficiais da PMC e as bases teóricas.

### 3.5 ASPECTOS ÉTICOS

As questões éticas têm como parâmetros a Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012, do Conselho Nacional de Saúde/MS, que dispõe diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos.

O presente projeto foi submetido, avaliado e aprovado por um Comitê de Ética em Pesquisa e Saúde (CEP/SD), da Universidade Federal do Paraná, sob número do registro CAAE 99161418.8.0000.0102.

## 4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Este capítulo irá apresentar os resultados obtidos na pesquisa de campo relacionando-os com as bases teóricas, visando apreender alguns significados, símbolos e experiências do participante com relação ao acesso ao lazer na cidade de Curitiba-PR conforme se propõe as pesquisas qualitativas (MINAYO, 2011).

Visando facilitar a análise dos conteúdos das respostas abertas, elas foram sistematizadas, conforme a repetição das palavras e suas relações em macrocategorias e depois organizadas (BARDIN, 2009; CAMPOS, 2004). Também foram destacadas, durante o texto, algumas frases de participantes para exemplificar as respostas.

### 4.1 MUITO PRAZER, EU EXISTO: perfil da população investigada

A primeira parte do formulário teve o objetivo de identificar o perfil social e econômico dos participantes da pesquisa. Objetivou-se coletar informações necessárias que contribuíssem para a análise do impacto que a Tarifa Domingueira pode ter causado ou, não na vida dos cidadãos, além de contribuir para a identificação da variedade de perfis que foram abordados e participaram da pesquisa a partir de pontos de vistas e, em posições sociais diferentes.

Os participantes citaram, em sua maioria, ocupações profissionais de nível assistente/operário como: assistente administrativo, agente educacional, atendente de farmácia, atendente escolar e de restaurante, autônomo, auxiliar administrativo, de cozinha e de depósito, caixa, carpinteiro, caseira, cobrador, confeiteira, copeira, diarista, do lar, empresária, estoquista, estudante, jovem aprendiz, lavanderia, metalúrgico, operadora de produção, salgadeira e serviço público — roçador de rua, serviços gerais, técnica enfermagem, telemarketing e *trader*.

A maioria das pessoas, que se dispuseram a responder ao formulário, eram do sexo/gênero feminino (62%), masculino (31%) isso deve-se a negativa da participação voluntária masculina, para a pesquisa. Porém, alguns participantes não identificaram seu sexo e gênero (7%).

Em relação à raça/cor/etnia do participante, a maior parte dos participantes se

identificaram como brancos (85%), poucos se identificaram como pardos (14%) e nenhum se identificou como preto, indígenas ou outros.

Pouco mais da metade da amostra, que participou da pesquisa, eram jovens na faixa dos 18 aos 28 anos (60%), os adultos na faixa etária dos 29-50 anos somaram (33,3%) e os idosos acima de 60 anos somaram (6,7%).

Quanto a renda familiar pouco mais da metade da população (63%) ganha até dois salários mínimos — \$1.908,00, desses 21% ganham até um salário mínimo — R\$958,00. Dos outros 37%, da outra metade da amostra, 15% ganha acima de quatro salários (\$2.862,00). As casas são compostas, na sua maioria, por duas pessoas (31%), seguido de cinco (22%), três (23%) e quatro (16%) membros na família.

Considerando que o desconto financeiro na tarifa de ônibus concedida pela TD visa, principalmente, beneficiar cidadãos com baixa renda, os dados coletados demonstram que a pesquisa englobou a participação de pessoas com tais perfis socioeconômico.

## 4.2 O LAZER NAS BRECHAS SUPERANDO A “PREGUIÇA DE DOMINGO”

Identificado o perfil dos participantes, essa etapa do formulário tinha como propósito lançar perguntas prévias para captar a resposta natural dos participantes, sem a interferência das perguntas do formulário. Perguntas cruciais para identificar a posição dos participantes quanto à sua cidade, sobre suas necessidades no tempo de diversão e sobre o próprio conceito de lazer.

### 4.2.1 Curitiba ainda uma cidade modelo?

A maioria dos entrevistados, ao serem questionados sobre a marca “Curitiba cidade-modelo” declararam *não* a considerar com tal adjetivação. Recordaram, durante as falas, que ela já foi modelo um dia, porém, o deixou de ser. Principalmente, por conta do trânsito lento, que a cidade desenvolveu por conta da quantidade de

automóveis particulares e da lotação do transporte público.

Já as pessoas que declararam considerar Curitiba uma cidade modelo, forneciam como justificativa, principalmente, os grandes parques e áreas verdes, outras comparavam com o trânsito caótico de outras cidades do Brasil. Tal afirmação corrobora com a constatação feita por Sánchez (1997) e Moura (2007) que identificaram que mesmo as pessoas que não usufruam da marca identitária da cidade, identificavam-se com os valores da cidade como “qualidade de vida, inovação, mobilidade”, citados nos discursos oficiais atuais da PMC (PMC, 2018).

Deve-se considerar que essa representação da cidade modelo durou uma geração inteira, desde a década de 70. Assim, ainda que, em determinados pontos da cidade, necessitem de melhorias, ou seja, que tenha se tornado uma cidade fragmentada conforme aponta Rolnik (2000), algumas pessoas ainda estão sob efeito do discurso oficial, construído para Curitiba como uma cidade modelo, principalmente a partir dos espaços públicos da cidade.

Graças à ferramenta de *citymarketing*, adotada pela cidade na década de 1970/1980, e agora no atual mandato do prefeito Rafael Greca, com o mote “Volta Curitiba”, sustenta as estratégias de internacionalização de mercado cujo objetivo é conferir à cidade um valor de troca através de determinados espaços públicos de lazer e monumentos, com foco no turismo. Mesmo ainda com foco em espaços pré-determinados, sem investir em políticas públicas que estimulem o acesso pela população que depende do transporte público. Segundo a gestão da cidade, o objetivo é incluir, novamente, Curitiba nas pautas políticas e econômicas das agendas internacionais de assuntos estratégicos como “educação, arte, cultura, tecnologia, mobilidade, turismo e sustentabilidade, entre outras” (PMC, 2017).

A partir dessas respostas para uma avaliação prévia sobre as representações do espaço da cidade de Curitiba, foram questionados quais seriam os pontos de melhoria na cidade para que o usuário pudesse desfrutar melhor do seu tempo de lazer. As respostas foram categorizadas conforme suas semelhanças.

Talvez por dificuldades de compreensão sobre o que é lazer, alguns participantes não conseguiam se expressar. Dessa forma, visando evitar constrangimentos, e baseado no conceito teórico de lazer, o pesquisador sugeria que as pessoas falassem sobre como vivem o tempo livre/disponível ou liberado do trabalho; em que espaço público viviam esse tempo; o que os motivava, ou seja, qual



a atitude/ o que fazem perante a esse tempo e esse espaço.

Foram identificadas muitas respostas, com relação ao próprio transporte coletivo e às políticas públicas, e especificamente, sobre o lazer que foi analisado a partir dos polos espaço, tempo, atitude e ludicidade. Abaixo as análises resultantes dessas perguntas relacionadas ao sistema de transporte, às políticas públicas, e ao lazer.

#### 4.2.1.1 Com relação aos ônibus:

As respostas apontam muito sobre a influência do transporte coletivo na fruição do tempo-espaço de lazer. Dentre as citações, a categoria *aumento do número de ônibus nas linhas* — causada pela redução que as frotas dos ônibus possuem aos domingos — foi mais reivindicada que a *redução custo da tarifa*, que teria mais relação com o a política pública Tarifa Domingueira.

Assim, é possível perceber, o quanto a acessibilidade ao sistema de transporte influencia também o acesso aos destinos citados por Cardoso (2008), porque esse tempo de espera pelo ônibus, além de desestimular a saída de casa, reduz seu tempo de fruição do lazer, já que na última pergunta os participantes responderam que *não consideram o ônibus um tempo-espaço de lazer* principalmente devido ao desconforto e falta de segurança.

Além disso, a categoria *segurança* dentro do ônibus e *manutenção da frota* também foram apontadas como pontos a melhorar o tempo-espaço de lazer, questões já abordadas há dez anos por Mendonça (2007), sobre o aperfeiçoamento dos meios de transporte.

Aqui pode-se realizar um paralelo com o aumento exponencial no uso de transportes alternativos como a Uber®, citado por Manini (2016). Nestes serviços, o preço da tarifa é reduzido em relação aos táxis comuns e, não tão superiores, à soma das tarifas de ônibus individuais. Além disso, oferece aos usuários conforto e agilidade não encontrados no transporte público. Sendo assim, o aumento do conforto do veículo, mesmo com o crescimento dos gastos com a tarifa, gerou uma expansão na demanda pelo transporte privado alternativo para o lazer, porque isso não pode acontecer com o transporte coletivo?

#### 4.2.1.2 Com relação aos investimentos públicos:

Para além do âmbito do lazer, os participantes ainda apontaram necessidade de melhorias da Prefeitura Municipal de Curitiba nas áreas da saúde, educação, segurança pública, trânsito e programas sociais de esporte e lazer.

Isso constata que o cidadão tem noção das relações entre o lazer e outras esferas da vida e, como um tema transversal, a exemplo o lazer, sofre impactos sobre outros direitos sociais, ou seja, somente equipamentos públicos de qualidade, espalhados pela cidade, não resolvem os problemas enfrentados no tempo de lazer. Mesmo que, a cidade de Curitiba, ainda seja considerada modelo para os participantes e que os grandes parques tenham sido bem avaliados, os participantes compreendem a necessidade de investimento em políticas públicas, no seu bairro, que melhorem as possibilidades de fruição do lazer na cidade como um todo.

Além disso, uma aproximação com a população mostra-se necessária, pois o lugar de fala ainda está distante das políticas públicas de lazer e transporte. Nesse sentido, conforme aponta Lefebvre (2001), é necessário potencializar a interação entre a ordem próxima e a ordem distante, ou seja, entre a população e o Estado, criando, por exemplo, oportunidades de fala para a população destacar suas reais necessidades, visando evitar investimentos mal dimensionados em políticas públicas, por parte do Estado.

Todavia, não é só necessário abrir tribunas para fala dos usuários sem considerar realmente o que está sendo dito, de acordo com Certeau (2012), é preciso considerar que a fala é anterior à escrita, que as culturas são as vivências dos valores cotidianos e, por isso, nem sempre são redutíveis aos padrões burocráticos de consultas públicas.

Os moradores da região, ao serem questionados sobre possíveis melhorias para vivenciar o tempo de lazer, aproveitaram a pesquisa para reivindicar também a necessidade de calçamento na região, para não disputar espaços nas ruas com os carros; asfalto para que possam andar de bicicleta, além de melhorias nos postos de saúde e nas escolas da região.

As falas, como a transcrita na sequência, exemplificam como os participantes fizeram tais conexões de forma espontânea:

*"Investimento para a população. Baixar a passagem, \$4,25 ida e volta.*

*Faculdade mais acessível. A saúde está precária.” (PARTICIPANTE 01)*  
*“Muita coisa, mais ônibus, saúde, escolas” (PARTICIPANTE 08)*  
*“Mais bares, mais educação, mais ônibus” (PARTICIPANTE 14)*  
*“Segurança da cidade para frequentar parques e áreas públicas”*  
*(PARTICIPANTE 15)*  
*“Mais tempo. Mais meio de locomoção, o ônibus muito é caro. Mais*  
*pavimentação. Endereço fixo certo. Pela saúde aqui na região. Cuidar mais*  
*praças públicas que estão judiadas, não tem nenhuma pracinha boa.”*  
*(PARTICIPANTE 26)*

Assim, a partir das falas dos participantes, conclui-se que há uma insatisfação não somente com relação ao transporte coletivo, mas também com relação a outras esferas da vida cotidiana como saúde, educação, infraestrutura e segurança pública.

#### 4.2.1.3 Com relação aos polos de análise do lazer (tempo, espaço, atitude):

Os participantes apontaram que são necessárias melhorias, em relação aos espaços públicos, na região onde moram. Além do mais, muitos apontaram, principalmente, a escassez de espaços de lazer.

No site de praças cadastradas da Secretaria Municipal do Meio Ambiente, consta no bairro Caximba, apenas um jardinete com 360m<sup>2</sup>, que contempla um banco como equipamento de lazer — conforme Figura 13. Em dezembro de 2018, foi inaugurada a “Praça dos Piás” que contempla equipamentos de lazer como uma quadra de areia, uma quadra de pedras e um parquinho infantil com trio de ferro (Figura 14).

De acordo com a PMC, a nova praça foi construída em um local que possui risco de enchente, além disso, a construção visa evitar também a edificação de novas casas. Segundo o prefeito, Rafael Greca, são ainda soluções provisórias e que pretendem desenvolver outras ações na região.

Já o bairro vizinho, Campo de Santana, possui 3 praças e 1 jardinete, contabilizando 18.129m<sup>2</sup> de espaço público de lazer (PRAÇAS, s/d). Dessas praças, que ficam próxima da região onde mora os participantes, eles declaram a falta de *infraestrutura, segurança e manutenção*, principalmente no que se refere a lixo e abandono pela prefeitura.

Figura 13 – Jardimete Dino Paolini (9MJ3+73 Curitiba, PR)



Fonte: Google Maps®

Figura 14 - Praça dos Piás no bairro Caximba - vista térrea



Fonte: Daniel Castellano / SMCS. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-prefeito-acompanha-construcao-de-casas-na-ocupacao-29-de-outubro/32937>>. Acesso em 19.08.2019.

Os entrevistados apontam ainda, a *difficuldade de acesso*, chegando a fazerem



referência à “carrero de mato”, como meio para chegar até os espaços. Notam-se as táticas dos usuários em relação ao acesso dos espaços de lazer da região. Embora, os caminhos oficiais do mapa não sejam facilitados, os usuários citam novas maneiras de morar na cidade como formas de atingir seus objetivos, independente dos estímulos externos (CERTEAU, 2013).

Houve, também, citações sobre a falta de tempo, devido ao trabalho ou obrigações sociais. Esses dados corroboram com a pesquisa sobre as representações e as concretizações do lazer no Brasil, na qual apontou o tempo (BAHIA & BRITO, 2017) e obrigações sociais (ROSA & SILVA, 2017) como fatores que impactam negativamente a fruição do lazer no âmbito nacional brasileiro. Os autores indicam que a falta de condições financeiras, a falta de tempo e de políticas públicas são os principais motivos para os brasileiros não vivenciarem experiências de lazer, que desejam no tempo livre, porque estabelecem barreiras de acesso aos bens culturais (BAHIA & BRITO, 2017).

Analisando ainda o lugar de fala dos participantes, verifica-se que é possível ouvir os usuários a fim de auxiliar no planejamento urbano e desenvolvimento de políticas públicas para atender suas necessidades, tanto no âmbito do lazer e transporte quanto para outras esferas da vida, pois os usuários são capazes de levantarem pautas que interferem no seu cotidiano para vivenciar melhor a cidade.

O lazer emerge assim, como meio de questionar a realidade, um ato político sustentado por diversos autores no campo do lazer (MASCARENHAS, 2005; MARCELLINO, 2010; RECHIA, 2017). Todavia, como já citado, é preciso oportunizar locais efetivos de fala para que se concretize, a partir de políticas públicas, as melhorias nos espaços urbanos dessa população como, por exemplo, consultas públicas ou pesquisas de opinião próximas do tempo e espaços disponíveis da população. Essa pesquisa, por exemplo, aproveitou o tempo de ida ou volta do lazer/trabalho para questionar a realidade dos lazeres e necessidades dos habitantes do bairro Caximba.

Alguns participantes tiveram dificuldades para expressar o que precisariam para melhorar o tempo de lazer, provavelmente porque não possuem referências de outra dimensão da vida cotidiana, a qual está sustentada no mundo do trabalho, o que cria barreiras para opinar sobre, ou seja, a maneira de viver na cidade com suas dificuldades vinculadas exclusivamente ao labor é o normal e o possível.

Assim, a educação para o lazer, proposta por Marcellino (2000), poderia ser

um caminho dentro das escolas, na formação cidadão, visando reivindicar os investimentos que melhorariam o tempo e os espaços de lazer. Seja no centro da cidade, proporcionando acesso e estimulando mais a participação dos cidadãos nos programas sociais, seja em espaços públicos nos bairros próximos da residência melhoraria a fruição do tempo de lazer.

#### 4.2.2 O perfil dos lazeres da população investigada

O intento foi identificar a amplitude da compreensão sobre o fenômeno do lazer desses habitantes e, compreender com quais polos a palavra lazer está mais relacionada. Assim, as respostas sobre: “O que você mais gosta de fazer nas horas de lazer, aos domingos?”, foram, em sua maioria, baseadas verbos, ou seja, atitudes do sujeito sobre o que gostam de fazer no tempo de lazer, e citação de algum espaço específico que gostam frequentar.

Os espaços foram categorizados em: espaços públicos e privados e, os verbos foram divididos a partir dos Interesses Culturais do Lazer (CAMARGO, 2003; DUMAZEDIER, 1980; SCHWARTZ, 2003) visando identificar o perfil das atitudes e dos espaços mais relacionados à palavra lazer qualitativamente.

##### 4.2.2.1 Com relação aos espaços:

Os espaços públicos mais lembrados e, relacionados à palavra lazer citados foram parques e praças. A Igreja também foi mencionada duas vezes, para além dos cultos o espaço foi apontado para compromissos sociais como festas e eventos que ela promove.

Os espaços privados — comerciais e casas particulares — foram citados menos que os públicos. Assim, os espaços privados mais lembrados foram: casa de amigos e familiares, seguido de *Shopping Center* e, até mesmo, ficar na própria residência.

Denota-se que o cidadão gosta de socializar nas horas de lazer — conforme confirma o resultado da pergunta 15 do roteiro (Apêndice 01) — eles preferem passar o tempo de lazer em outros bairros da cidade, geralmente, em parques, praças ou na



casa de amigos e familiares. Manifesta-se o desejo pela totalidade do espaço urbano, lembrado por Certeau *et al.* (2013), que salienta a importância de gerar oportunidade de acesso a outros espaços da cidade para além do bairro. Trata-se da oportunidade de ingresso aos bens culturais no tempo de lazer defendido também por Bramante (1998).

De qualquer forma, em qualquer uma dessas situações, com destino a espaço público ou privado, é necessário o uso do transporte, seja coletivo ou particular. Ainda que as pessoas não sintam o impacto financeiro do transporte público nos seus lazeres, o fator distância/tempo de espera dos ônibus para visitar tais locais impacta na motivação dos usuários — conforme os resultados da pergunta 23, do roteiro. Conforme apontou Lefebvre (2001), a periferização e explosão da cidade, ao invés de gerar a ocupação dos espaços vazios nos centros das cidades, geram cada vez mais impactos no tempo de fruição do lazer ou de transporte para o trabalho devido à distância.

Ainda que a socialização seja uma das questões importantes, que emergem na fruição do lazer, faz-se necessário lembrar que, segundo Rechia (2017), nesse tempo-espaço também são possíveis emergir questões identitárias e políticas, ou seja, é um momento de cidadania, no qual, o sujeito pode refletir e exercer sua capacidade crítica com a relação à cidade e à sociedade.

Retratando que a cidade é um espaço que pode oportunizar, a partir da apropriação dos ambientes públicos, o desenvolvimento da sua identidade, de acordo com seus valores e crenças, além de ações políticas — como já acontece em alguns espaços da cidade, entretanto as experiências vivenciadas nos espaços de lazer da cidade, segundo os dados coletados, ainda são muito reduzidas.

#### 4.2.2.1.1 As experiências de lazer do bairro para cidade, da cidade para o bairro

Passar o tempo de lazer fora do bairro onde mora ou dentro de casa é um indício de que as pessoas não se identificam com o próprio bairro, com o entorno. Nessa perspectiva, uma política pública como a Tarifa Domingueira oportunizava os lazeres em outros espaços da cidade. Todavia, o investimento nos bairros, para que as pessoas se sintam confortáveis, também é essencial, pois dessa forma os bairros das periferias também ficam movimentados, e como já citado, quanto mais

movimentado, mais seguro.

Quando a população não tem interesse em passar o tempo de lazer no bairro e, também não tem incentivo para sair dele, restam as experiências de lazer no espaço doméstico. Contudo, dentro de casa as experiências são limitadas pelo espaço equipamentos disponíveis, assim, apela-se para intermediários como televisão, celular e *videogame* para auxiliar na fruição do tempo através da ludicidade que esses instrumentos proporcionam, ou mesmo dormir e descansar — conforme mencionado pelos participantes na questão 16.

#### 4.2.2.1.2 E sobre os parques e praças do nosso bairro: O que pensamos?

A questão tinha como desígnio avaliar a satisfação com a infraestrutura, manutenção e segurança dos parques e praças próximos das residências. Foram escolhidos tais quesitos por comporem as necessidades de um bom espaço público, baseado nos critérios de qualidade do espaço público de Gehl (2013).

Em relação à infraestrutura, que se refere à diversidade da estrutura do parque, paisagem e equipamentos, os moradores avaliaram, principalmente, como boa (59%), seguido péssima (38%), ruim (2,6%), entretanto, nenhum morador avaliou como excelente. Relativamente à segurança, que se traduz ao sentir-se seguro ou sentir que algum familiar está seguro naquele espaço público, os moradores avaliaram principalmente como péssimo (59%), boa (23%) e ruim (15%). A manutenção, que a prefeitura realiza nos espaços públicos como troca de equipamentos de lazer/iluminação e limpeza, os moradores avaliaram como péssima (46%), boa (30%), ruim (18%) e ótima (4%).

Percebe-se que a principal questão de melhoria apontada pelos moradores é a segurança dos espaços públicos e a manutenção. Ou seja, se houvessem investimentos mais intenso da prefeitura, nos espaços para aqueles moradores que preferem ficar pelo bairro, eles poderiam apropriar-se do local no seu tempo de lazer.

Contudo, sabe-se também, que a segurança vem agregada com a movimentação do parque, portanto, espaços públicos diversificados com equipamentos diferenciados como o Parque Lago Azul<sup>15</sup> — que conta com um mirante

---

<sup>15</sup> O Parque Lago Azul fica localizado na região Sul da cidade de Curitiba, entre os bairros Ganchinho e Umbará. Possui área de 128.500m<sup>2</sup>. Disponível em

para o lago, churrasqueiras, lago, trilhas e até mesmo um posto policial — podem ser atrativos para gerar movimentação e seguranças nos espaços públicos.

#### 4.2.2.1.3 Grandes Parques e Praças de Curitiba: não conheço, mas gosto!

A questão visava avaliar a satisfação com a infraestrutura, manutenção e segurança dos grandes parques de Curitiba — citados, como exemplo, aqueles presentes na lista da questão 18. Foram escolhidos esses quesitos por comporem as necessidades de um bom espaço público baseados em Gehl (2013).

Em relação à infraestrutura, refere-se à diversidade da estrutura do parque, paisagem e equipamentos, os moradores avaliaram como boa (50%) e ótima (47%), enquanto péssimo e ruim somaram 6%.

Em relação à segurança, que significa sentir-se seguro ou sentir que algum familiar está seguro naquele espaço público, os moradores avaliaram como, boa (57%), ótima (20%), péssimo (14%) e ruim (9%).

Em relação à manutenção, que são os cuidados que a prefeitura realiza nos espaços públicos, como troca de equipamentos de lazer/iluminação e limpeza, os moradores avaliaram como boa (60%), ótima (34%), ruim (3%) e péssima (3%).

Acerca dos grandes parques, observa-se uma melhor avaliação, por parte dos moradores, pode-se relacionar com o que afirmou Moura (2007, p.7), no qual os próprios curitibanos consideram Curitiba uma cidade modelo, a partir das representações dos monumentos e espaços públicos. Mesmo que, o entorno da sua residência não seja tão bem avaliado quanto aos espaços públicos ou que não se aproprie tanto quanto gostariam dos famosos parques da cidade.

É possível perceber um esforço da prefeitura em aumentar a segurança nos parques públicos. Em 2018, a PMC investiu, mais de R\$800 mil, na chamada “iluminação cênica”, em diversos parques, praças e monumentos pela cidade. Segundo o jornal Gazeta do povo, “o objetivo era a revitalização dos espaços públicos de forma a torná-los mais atrativo em meio a paisagem urbana” (SAAB, 2018). A gestão instalou postes de iluminação nas pistas de caminhada do Parque Tingui, Praça do Gaúcho e Parque Barigui, visando aumentar a segurança e, incentivando a

prática de atividade física noturna, ou seja, a apropriação dos parques. A proposta da PMC é implantar nova iluminação em 125 pontos pela cidade, todavia, importante ressaltar que todos os espaços públicos citados que já receberam tais manutenções estão localizados no centro e norte de Curitiba, fato que demonstra uma prioridade nos investimentos público para estas regiões (PARQUES, 2018; REDAÇÃO, 2018; G1, 2018; SMCS, 2018a; 2018b). Além disso, Gruber e Stoppa (2017) já haviam sinalizado que a disseminação de espaços públicos pela cidade não é garantia de qualidade e desenvolvimento, para isso é necessário que os espaços recebam manutenção, segurança e animação cultural eficiente constante.

A partir da avaliação pelos participantes dos grandes espaços públicos de lazer em comparação aos espaços do entorno, percebe-se que a população vê melhoria dos espaços públicos centrais da cidade e, não percebe investimento nos espaços públicos no entorno da sua residência. Isso faz com que a população deseje estar nos grandes parques, contudo, o acesso é limitado. O lazer do período noturno, por exemplo, geralmente, é para os moradores do entorno e não para visitantes. Assim, é essencial que os investimentos em iluminação e segurança também sejam executados nos bairros periféricos da cidade, aumentando o fluxo de pessoas no período noturno.

#### 4.2.2.2 Com relação às atitudes para os Interesses Culturais:

De acordo com estudiosos do campo do lazer (CAMARGO, 2003; DUMAZEDIER, 1980; SCHWARTZ, 2003), os interesses culturais foram subcategorizados em Físico-Esportivo, Intelectuais, Artísticos (incluído cinema e teatro), Manuais, Sociais, Virtuais e Turístico (considerado passear em outro ambiente fora da residência própria, como em parques e shopping), os verbos “beber”, “comer” e “comprar” foram categorizados como Consumo e, os verbos “assistir” e “descansar” foram categorizados como Contemplativos.

De acordo com a análise, o principal Interesse Cultural da população é o Turístico, ou seja, o interesse em visitar ambientes diferenciados, sejam parques, praças, *shoppings*, cujo o objetivo final tenha sido os verbos “passear” ou “visitar”.

O segundo Interesse Cultural mais citado pelos investigados foi o Social, o interesse em socializar com família, amigos, cujo o objetivo final tenham sido os

verbos “encontrar”, “conversar”, “visitar”, “reunir” com outros sujeitos independente do espaço.

O terceiro mais citado foi o Físico-Esportivo, verbos relacionados à movimentação corporal ou citação de equipamentos com esse objetivo. Foram citados estádio de futebol, pista de *skate*, caminhada, correr e dançar.

Em seguida, o interesse cultural que se destacou em quarto lugar foi o Contemplativo, com um número significativo de citações, foram verbos relacionados a “assistir”, “descansar” e “dormir” — por mais que descansar e dormir não sejam Interesses Culturais, conforme propõe Dumazedier (1980) — tem se tornado um frequente comportamento de interesse para preencher as horas livres. O verbo “assistir” também com o advento de transmissão de vídeos pelos novos equipamentos tecnológicos como TV, celulares, *tablets*.

A evasão do uso dos espaços públicos está associada, segundo a pesquisa, à falta de qualidade, distância, falta de espaços públicos e segurança próximos da residência. Resta, desse modo, a fruição do tempo de lazer nos espaços domésticos. Apesar da preferência — apontada na pergunta 17 — ter sido aproveitar o tempo de lazer em “espaços em outros bairros da cidade” ou até “mesmo no próprio bairro”. Percebe-se, que entre o que se deseja e, o que se pode fazer, há uma larga distância nas grandes cidades.

Nota-se, então, a importância do acesso para essa população, que vive em bairros mais afastados, através do transporte coletivo, visto que não há parques e praças consideradas de qualidade na região, nem mesmo espaços privados como *Shopping Center*. Conforme já mencionado, a outra alternativa seria espaços públicos de qualidade, nos bairros distantes do centro, com os mesmos níveis bom e ótimo em infraestrutura, segurança e manutenção dos grandes parques de Curitiba-PR — conforme avaliado pelos participantes da pesquisa — nas perguntas 27, 28 e 28 do roteiro.

Ressaltamos a importância das vivências no espaço público afinal faz com que o cidadão perceba a cidade, torne-se parte dela, além de humanizá-lo, em conformidade ao exposto por Rolnik (2000). E, que esse ser humano, tenha a oportunidade de desenvolver-se, através da “*lazerania*” proposta por Mascarenhas (2004), tornando-se mais crítico — em busca de qualidade social, defendendo seu espaço público — através da sua presença e atos de cidadania. A cidade mais movimentada gera segurança para os moradores, gera vida e contato com o outro

assim como defende Jacobs (2000) e Rechia (2005).

Ao contrário, quanto mais individualizado os lazeres, menor o contato com o diferente, com o novo, com o ambiente, sendo assim, ocorre um maior consumo individual. Os ambientes domésticos tendem a se firmarem cada mais como lugares do individualismo familiar e, os espaços públicos da cidade, cada vez mais espaços estranhos, inseguros e desinteressantes.

O quinto Interesse Cultural mais citado foram os Intelectuais como ler, ir ao cinema e teatro; houveram também algumas citações dos Interesses de Consumo como “beber” e “comer”, Interesses Manuais como cozinhar, limpar a casa e os Interesses Virtuais como jogar *videogame*.

#### 4.2.2.3 Domingo: É o dia do lazer?

Ao ser questionado sobre quais experiências de lazer os participantes geralmente realiza aos domingos, confirma-se que eles visitam parques, comumente, aqueles em outros bairros da cidade, socializam na casa de parentes e familiares.

Por isso, a necessidade de investir em experiências de lazer que potencializem ainda mais o turismo e a socialização, fora do ambiente doméstico, são necessárias, bem como para oportunizar o desenvolvimento da identidade e da política que o lazer pode proporcionar.

O teatro, por exemplo, foi uma prática pouco citada, como experiências que realizam, porém, durante as entrevistas, foi possível identificar certo interesse por ela. Quando questionado o motivo, de modo geral, é porque a pessoa não dispõe de tempo ou dinheiro para ir ou, não tem ou não sabe onde procurar informações sobre teatros gratuitos, ofertados por programas da Prefeitura Municipal de Curitiba. Novamente, percebe-se experiências de lazer que são impactadas pela dificuldade de acessibilidade ao sistema de transporte e a acessibilidade a destinos citados por Cardoso (2008).

Ir à igreja também é uma experiência de lazer, realizada aos domingos e citada com frequência. Por tal motivo, a vereadora Noemia Rocha, do MDB, recebeu dos seus eleitores da comunidade evangélica pedidos para retorno da Tarifa Domingueira



(CÂMARA, 2018). É comum que prática seja realizada em família, mais uma vez os dados confirmam que a extinção da TD impactou principalmente aquelas mais populosas.

Nota-se, também, que a população não participa de festas ou eventos organizados pela prefeitura da cidade. É possível que a questão esteja muito associada aos tempos e espaços de oferecimento dos eventos. Em Curitiba, os lazeres estão relacionados ao espaço do Parque Barigui — local que recebe comumente festas do aniversário da cidade e outras festividades. Contudo, quando acontece no domingo, a demora e a lotação dos ônibus, além do preço da tarifa desestimulam a saída do ambiente doméstico.

Além disso, as experiências de lazer, que envolvem investimento financeiro, como viajar, ir à praia, teatro, cinema e atividade física em academias são pouco citadas. Com isso podemos verificar como essa população é carente financeiramente, o que pode limitar suas experiências àquelas que não necessitam de investimento monetário.

Assim, conclui-se que as experiências de lazer estão diretamente ligadas às oportunidades ofertadas ao cidadão e que investimentos financeiros pode ser um fator limitante. Percebe-se também o interesse dos cidadãos em usufruir do tempo de lazer nos domingos nos espaços públicos da cidade. Nesse sentido, a próxima seção discute as políticas públicas Linha turismo e Tarifa Domingueira no lazer do cidadão da população investigada.

#### 4.3 OS IMPACTOS DO (DES)ACESSO ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS

##### 4.3.1 Linha Turismo para os turistas globais. E para os locais?

Considerando os passeios em parques como principais experiências de lazer, questionou-se sobre a realização, ou interesse, no serviço denominado “Linha Turismo”, uma rota turística que percorre com um ônibus a céu aberto a maioria dos grandes parques da capital paranaense. Este serviço é gerido pela Urbanização de Curitiba S/A, coordenada pelo Departamento de Turismo da Secretaria Municipal da Indústria, Comércio e Turismo e operada por empresas privadas concessionárias do transporte coletivo da capital.

A maioria dos participantes da análise responderam ainda não ter realizado o passeio, mas que gostariam de realizá-lo. Dos que ainda não fizeram o passeio, a metade dos participantes alegaram o custo muito alto da tarifa que atualmente é de quarenta reais por pessoa.

*“Achei muito caro, fui ver era \$30 por pessoa, a tarifa do ônibus está pela hora da morte, a passagem não é \$4,25 porque não tem como ir e não voltar, então é oito reais, isso é um kilo de carne, tem gente que ou come ou sai de casa, o custo de vida tá alta, trabalha só pra manter as despesas e não sobra, os \$954 é pra uma pessoa viver, não pode ter filho, tem que ser econômica.” (PARTICIPANTE 01)*

Assim como nas respostas sobre a Tarifa Domingueira, o principal motivo é que as experiências de lazer são feitas em família e raramente sozinho ou, em duas pessoas. Os dependentes encarecendo os passeios, o que dificulta a população procurar esses serviços.

*“Muito caro. Somos em três, olha o preço que dá” (PARTICIPANTE 19)*  
*“Acho um absurdo o preço daquilo lá, não tem condições de ir com a família”*  
 (PARTICIPANTE 27)

*“Pesa um pouco, somos em quatro para passear” (PARTICIPANTE 30)*  
*“Falta de dinheiro, eu não iria sozinha, então. Vou comprar algo no parque. E ainda tem que pagar a passagem do ônibus.” (PARTICIPANTE 46)*

Outra justificativa para a não realização do passeio foi que as informações sobre o serviço não chegam até as pessoas, ou seja, não sabem o quanto custa, onde é o ponto de embarque ou como funciona o passeio.

Tal fato demonstra que essa política pública não tem a população indagada como público alvo, pois quando a política interessa a informação chega — como foi o caso da TD, no qual a campanha publicitária de dez anos atrás, sobre a passagem aos domingos a R\$1, ainda estava na lembrança de alguns participantes.

Os participantes, que responderam ter feito o passeio Linha Turismo, somaram 14% e, apontaram que gostariam de realizar o passeio novamente, ou seja, é uma experiência de lazer prazerosa, na qual os sujeitos limitam-se por questões financeiras.

#### 4.3.1.1 Espaços de Lazer em Curitiba: tensão entre turismo local e turismo global

Para avaliar a frequência de apropriação dos grandes parques de Curitiba, que compõe a Linha Turismo, questionou-se aos participantes quais eles visitaram nos últimos 3-6 meses. Os espaços mais citados foram as praças e parques famosos e centrais de Curitiba como Praça Tiradentes, Rua XV (chamada de rua das flores, fechada para pedestres), Praça Rui Barbosa, o Parque Barigui, o Jd. Botânico, o Zoológico, o Parque Lago Azul e o Passeio Público.

As praças ficam localizadas na região central de Curitiba e servem para passeio, principalmente, por ser regiões comerciais. Além disso, são estrategicamente pontos de embarque de transporte coletivo. Uma notícia do jornal local lembrou o quanto a TD movimentou tais espaços públicos na época da sua implantação, os comerciantes e moradores chegaram a considerar o movimento de domingo semelhante ao de um dia útil (TRIBUNA PR, 2005).

O Jardim Botânico e o Parque Barigui são os dois principais parques de Curitiba (RECHIA, 2003), são cartões postais de cidade por conta, principalmente, dos seus monumentos atrativos como a famosa estufa de vidro e o grande lago. Além disso, os parques possuem acesso via transporte coletivo próximos e fáceis conexões, partindo do terminal de ônibus Pinheirinho, investigado nesta pesquisa.

O Zoológico (32%) e Parque Lago Azul (34%) ficam localizados na região Sul de Curitiba e, também foram citados com frequência, novamente o fator distância e equipamentos diferenciados de lazer no espaço público confirmam que são essenciais para gerar movimento no espaço público. O fato de ser um zoológico já é um equipamento de lazer vivo e com inúmeras atrações e, o segundo parque, possivelmente por possuir churrasqueiras, quadras esportivas, parquinho infantil diferenciado do tripé de ferro e um lago, assim como o famoso Parque Barigui, isso demonstra a importância que o substrato material, os fixos, que dão vitalidade ao aos fluxos no espaço público (SANTOS, 2006). O substrato material estimula o desejo pelo espaço público, mais uma vez percebe-se a importância de investimento nos espaços dos bairros ou acesso a espaços como esses para população.

Quando questionado: “Quais desses pontos turísticos você tem vontade de conhecer?”, alguns pontos não tão famosos e distantes da região investigada, em Curitiba, são citados como o Bosque Alemão, a Universidade do Meio Ambiente, o Memorial Ucrânio e as Cidades Históricas do Paraná como Morretes e Antonina.

Novamente, a distância e o acesso aparecem como principal barreira para usufruir de experiências diversificadas de lazer, pois todos os espaços citados estão localizados na região norte e no litoral paranaense.

Tais resultados revelam que a “cidade-modelo” está em boa medida sustentada na ideia do proporcionar a dimensão do lazer mais estruturado para o turismo global, deixando em segundo plano, o turismo local vivenciado pelo cidadão que habita e trabalha na cidade. Dessa forma, os espaços de lazer em Curitiba são mais um produto de mercado do que experiência e obra coletiva.

#### 4.3.1.2 Barreiras para conhecer os espaços da cidade em que vivemos

A partir das respostas, sobre quais grandes pontos turísticos o cidadão frequenta em Curitiba, buscou-se investigar os dois principais motivos para não irem aos parques que não conhecem ou o que impede de visitar os espaços citados, com mais frequência. A pergunta era semiestruturada e contavam com as opções distância (tempo), gastos envolvidos, e desinteresse/motivação e outros motivos.

Mais uma vez, o fator *distância* foi a opção mais citada pelos participantes (71%). Fica claro como a distância interfere na fruição do tempo de lazer em espaços e programas sociais que ficam longe da residência das pessoas. Limitando as pessoas a participação ativa na sociedade.

Os gastos envolvidos com passagem de ônibus, alimentação e entrada somaram 53% das respostas. Aqui, novamente, o fator *custo*, no tempo de lazer, se confirma, como segunda opção, ou seja, as pessoas até possuem interesse e motivação para visitar outros espaços de lazer, participar de programas, experiências e atividades que acontecem na Rua da Cidadania do Pinheirinho.

A opção desinteresse e desmotivação sem motivos foram citadas em 36% das respostas, e as justificativas relacionavam as respostas ao trabalho e ao domingo como dia de descanso. Tais participantes preferem ficar em casa por não possuírem interesse em conhecer outros espaços da cidade. Contudo, a tendência à inércia — citado por Rechia *et al.* (2011) — é um fator no âmbito do lazer, que limita as vivências. O despertar do interesse, para outras experiências, também pode ser uma responsabilidade do Estado, assim como foi efetuado em 2005 com a campanha para o passeio na cidade com a Tarifa Domingueira.

A falta de tempo, por conta das obrigações domésticas ou por conta do emprego, somou 14%. Dentre as justificativas estão a cansaça/cansaço/muito trabalho. Para estes cidadãos, o lazer no bairro seria mais interessante, logo, conclui-se que o investimento em espaços públicos de qualidade, próximos da região habitada, favoreceriam o despertar pelo interesse em procurar experiências de lazer para tais perfis.

Estas respostas corroboram com a pesquisa, elaborada pelo IBOPE, na cidade de São Paulo, em 2017, na qual detectou uma percepção de piora no tempo de espera do ônibus, no tempo de duração da viagem e no conforto no último ano — vale ressaltar que a cidade de São Paulo possui a lei 14.173/06, que estabelece indicadores de desempenho relativos à qualidade dos serviços de transporte coletivo, no qual entre as quantificações dos níveis estão: o tempo de espera, de deslocamento e pontualidade dos ônibus.

Além do fator tempo impactar negativamente, a mesma pesquisa indicou que mais da metade de usuários de ônibus municipais alegaram, deixar de realizar visitas e atividades de lazer por conta do preço da passagem dos ônibus. Segundo a pesquisa, tais fatos foram relatados por pessoas jovens, moradores de regiões mais afastadas do centro da cidade e renda menor.

Nossos dados de pesquisa sinalizam que barreiras como o tempo de deslocamento, o custo da tarifa, a lotação dos ônibus que causa a falta de conforto e a falta de segurança influenciam para que as pessoas não tenham momentos de lazer fora dos ambientes domésticos. Tais barreiras impactam, negativamente, no acesso aos espaços públicos de lazer da cidade e, consequentemente na qualidade das experiências.

#### 4.3.2 Adeus à Tarifa Domingueira: ficou mais caro passear pela cidade inteira

Em relação ao meio de transporte mais utilizado aos domingos, metade dos participantes responderam que utilizam o transporte coletivo para passear. Esse dado, quando relacionado com a renda total da família dos participantes da pesquisa, demonstra que a maior parte das famílias, que possuem renda total de até dois salários mínimos, utilizam ônibus para o lazer dominical.

Assim, de acordo com Silva (2007) e Bramante (1998), a renda está

diretamente ligada às escolhas das experiências de lazer, essa população também está condicionada às experiências preferencialmente próximas ou, no ambiente privado de casa, devido aos altos custos com passeios.

É possível analisar, nos discursos daqueles que possuem renda acima de dois salários mínimos, que muitos começaram a utilizar o carro particular e transportes alternativos, em relação aos custos semelhantes. Além do conforto, segurança e redução do tempo de espera, que tais meios de transporte fornecem. Tais dados corroboram com as análises feitas por economistas sobre a redução do uso geral que o transporte coletivo vem sofrendo nos últimos anos (NEVES, 2016).

Não foi identificado o uso de bicicleta para o lazer na região. Fato respondido, quando um dos participantes identificou a falta de ciclovias na região que facilitaria, por exemplo, a locomoção para o posto de saúde e outros espaços do bairro. Assim, é possível reafirmar o quanto o substrato material — apontado por Souza (2015) — interfere nas experiências de lazer da população, bem como a própria mobilidade urbana.

Nessa lógica, o planejamento urbano surge como uma área do conhecimento, que poderia potencializar a fruição das mais diversificadas experiências de lazer para tornar o espaço público mais humano, auxiliando na produção do espaço pela e para a população; seja conectando áreas, tornando a cidade uma unidade novamente, permitindo maior mobilidade ou democratizando o espaço público. Consoante ao apontado por Chavez (2017), as cidades estão doentes e isso reflete na qualidade de vida dos seus cidadãos. O autor aponta a mobilidade urbana como principal faceta que congrega os problemas de congestionamento do trânsito, temperatura elevada e barreiras sociais na cidade.

Contudo, segundo Miraftab (2016), isso somente será possível se os profissionais relacionados ao planejamento urbano começarem a olhar o espaço com mais sensibilidade, considerando as mais diversas práticas insurgentes que afloram no meio urbano para legitimá-las. O artigo de Chaves (2017) também aponta, por exemplo, que segundo especialista da Organização Mundial da Saúde (OMS) há espaço para melhorias em transporte, habitação e desenho urbano, na cidade de São Paulo, e que os investimentos para benfeitorias do transporte coletivo seriam menores que aqueles decorrentes de mortes e incapacitação. Tal qual é discorrido no artigo — que também traz dados sobre a segregação da população negra e pobre a partir do plano diretor da cidade de Curitiba — o principal impacto da imobilidade urbana é na



saúde da população, que está diretamente ligada ao tempo disponível e ao acesso aos espaços públicos disponíveis para as experiências de lazer.

Perguntou-se para os participantes como pagavam a passagem para o lazer aos domingos. De acordo com as respostas, muitos usuários pagam a tarifa com os saldos de passagem que seriam destinadas ao trabalho, no cartão transporte.

Durante o estudo, surgiram duas situações, uma na qual o participante tinha realmente saldo do trabalho sobrando no cartão e, outra que ele completava com dinheiro no final do mês.

Estes valores são, em sua maioria, depositados pelas empresas no qual uma porcentagem é descontada do trabalhador, via folha de pagamento. Por isso, no caso de acúmulo — quando não utilizou o vale transporte todos os dias ou saiu de uma empresa para outra — o trabalhador não sentiu o impacto do aumento da tarifa aos domingos, pois não percebia o desconto do saldo no valor de \$4,25 ao invés de \$2,50. Assim, pode ser esse um dos motivos da indiferença em relação à extinção da tarifa domingueira pelos trabalhadores.

Na outra situação recorrente é quando o usuário utiliza o saldo do vale transporte, que era destinado ao trabalho, para passear, ele sabe que no fim do mês faltará crédito no cartão para a locomoção ao trabalho, e ele terá que completar o valor. Assim, o empregado também não sentiu o impacto do aumento da tarifa aos domingos, visto que, no fim do mês, a sensação foi de estar pagando a tarifa convencional para o trabalho, quando na verdade estava repondo os valores que gastou para os passeios.

Podemos identificar, dessa forma, mais uma categoria de análise, apontada por Certeau (2013), trata-se de uma tática da população, em relação ao sistema financeiro de transporte, para aumentar sua mobilidade urbana de acesso à cidade. Pois, ao usar o saldo do trabalho, o usuário não sente o impacto financeiro de estar pagando pela tarifa integral. Inclusive pode ser sobre esse desequilíbrio do sistema financeiro que o prefeito estava se referindo nas entrevistas, já que gastos de saldos flutuantes não significam entrada de receita no sistema de transporte da cidade (G1 PR, 2016; NASCIMENTO, 2017).

Outra hipótese é que a própria ação da prefeitura, em extinguir a TD, foi uma estratégia para consumir os saldos flutuantes, que até então tinham validade de 5 anos. Em 2017, a URBS alterou a validade dos créditos dos cartões para 1 ano, e segundo seus representantes após a validade o saldo irá para um fundo que será

utilizado na manutenção do próprio sistema de transporte (URBS, 2017).

Já, em relação aos participantes, que pagavam a passagem com dinheiro em espécie, muitos sabiam que a Tarifa Domingueira tinha acabado, mas respondiam que não havia o que fazer, porque tinham que pagar o valor integral para passear mesmo insatisfeito com serviço de transporte oferecido (manutenção da frota, preço da tarifa e segurança).

Nessa perspectiva, questionou-se os participantes se eles deixaram de fazer algo por conta do término da TD — com o objetivo de investigar possíveis impactos na fruição do lazer da população. A hipótese, levantada pelo pesquisador, era de que a resposta seria a respeito da redução nas atividades de lazer, contudo, as respostas demonstraram que mais da metade das pessoas continuam saindo e realizando experiências de lazer, utilizando o transporte público ou passariam a usar o carro particular.

Os participantes afirmam que o término da Tarifa Domingueira impactou financeiramente o custo dos passeios, ainda assim, como dependem do transporte público para o lazer, acabam aceitando o valor para não se renderem às experiências de lazer no ambiente privado de casa. A fala dos participantes abaixo ilustram bem a questão:

*“Não [deixei de fazer nada por conta do aumento da tarifa], mas fica mais complicado, gastar quatro passagem no domingo” (PARTICIPANTE 4)*  
*“Não [deixei de fazer nada por conta do aumento da tarifa], tem que pagar, a gente fica à mercê deles, se não pagar não passeia, aí vira rotina, (tem que) aproveitar a vida enquanto ‘tá’ vivo” (PARTICIPANTE 12)*  
*“Não deixei de sair porque tenho mais compromissos aos domingos na Igreja, uso várias passagens” (PARTICIPANTE 46)*

Outra parte da população era isenta, porém, sentiu o impacto da extinção da tarifa pois nunca saía sozinho, sempre da família. Conforme será discutido adiante, a população que mais foi impactada pelo fim da TD foram membros de famílias populosas, que encarecem os passeios via transporte coletivo.

#### 4.3.2.1 Qual a opinião do cidadão sobre a TD. Alguém perguntou?

Quando os participantes eram questionados para dar *a sua opinião referente à TD*, muitos sinalizaram o alto custo da tarifa atual, principalmente, apontando a

elevação do custo para sair em família. Vale lembrar que a atual pesquisa coletou dados que apontaram que 22% das famílias possuem 5 ou mais membros, sendo que dessas, 50% possuem renda de até 1 salário mínimo. Ou seja, a extinção da tarifa domingueira impactou principalmente o lazer das famílias com grande número de pessoas, pois isso encarece o tempo de lazer, através do uso do transporte coletivo. Apontaram a TD como uma forma de amenizar os gastos, já que um passeio também conta com custos de alimentação e ingressos em alguns locais.

*“Era boa, mas agora trocou, paga normal um horror de caro, logo quando o prefeito entrou, domingo a gente paga caro e fica um bom tempo no ponto esperando ônibus e deveria ser mais barato, muita gente em casa acaba não saindo por conta do valor da passagem, coloco passagem para o mês” (PARTICIPANTE 05).*

*“Ajuda muitas famílias quando vai sair todo mundo, fica muito caro” (PARTICIPANTE 09)*

*“Tinha que voltar, porque abre possibilidade para as pessoas passearem, cinco ou seis é impossível, se a tarifa fosse mais baixa” (PARTICIPANTE 42)*

*“Ela é muito importante, pois geralmente a família sai reunida, assim podendo ter uma economia, já que são em um número maior de pessoas, também deve levar em consideração que parte dessa população é de classe baixa e não possui seu transporte particular. Um outro ponto é poder ajudar o meio ambiente, fazendo com que outras famílias que fossem sair de carro optar por sair de ônibus para gerar uma economia também, assim diminuindo o número de carro nas ruas” (PARTICIPANTE 47).*

O tema família foi muito citado durante as falas dos entrevistados, demonstrando o quanto as experiências de lazer em família são importantes para a socialização, principal interesse cultural do lazer do brasileiro (BAHIA & BRITO, 2017). Assim, a sociabilidade, bem como a identidade e a política, indicada por Rechia (2017), são questões que emergem no espaço público, as quais são essenciais para gerar a transformação da sociedade, pois torna o espaço público um lugar mais humanizado e menos individualista.

As experiências de lazer em família permitem o desenvolvimento do contato humano, desde conversar até a troca de conhecimento, por isso a importância do investimento em políticas públicas que potencializem o encontro no espaço público. Rolnik (2000) já alertava para a necessidade de humanizar o espaço público que vai perdendo o seu sentido de cidade, de local de contrato social para o contato humano.

Assim como a vereadora Noemia Rocha expôs o descontentamento da bancada religiosa com a extinção da Domingueira, o vereador Goura (2018)

denunciou “que o sistema de transporte público de Curitiba tem servido aos interesses dos donos das empresas de ônibus do que a população” e, defendeu ainda, em uma sessão pública na Câmara dos Vereadores, “que para uma cidade funcionar para o cidadão é fundamental que o sistema de transporte coletivo esteja a serviço dos usuários”, o político indica ainda que uma fiscalização e processos mais transparentes, por parte da PMC na próxima licitação, respeitando inclusive as indicações feitas pela CPI.

Recapitulando, a maioria da população investigada já havia utilizado a tarifa domingueira, muitos não reconheciam pelo nome, contudo, ao explicar que se tratava da política pública que concedia desconto aos domingos na passagem eles recordavam. Muitos associavam a TD com o valor de R\$1, ou seja, a campanha publicitária da época com *jingles* e comerciais televisionados foi forte e teve seu objetivo alcançado. Isso demonstra a força que as políticas públicas possuem para proporcionar serviços aos cidadãos, o que não ocorre, por exemplo, com a Linha Turismo, serviço que não possui campanhas de incentivo ao uso pela população e, acaba destinando-se somente aos turistas, mesmo a pesquisa demonstrando um grande interesse de consumo pela população curitibana (questão 17).

Outros, relacionaram o alto custo da tarifa com a redução da frota de ônibus, não compreendendo o motivo da passagem aumentar aos domingos, isso porquê a frota de ônibus também não é normal, mesmo após a “normalização” do valor dominical. Os participantes, inclusive, citaram o exemplo da cidade de Araucária, na região metropolitana de Curitiba, que possui a isenção da passagem aos domingos (G1, 2017).

Foram citados, como efeitos negativos a *falta de segurança* que a redução do fluxo de pessoas aos domingos gera nos ônibus e nos pontos de embarque. Considerando o veículo um espaço público, os usuários sabem que somente a figura do motorista e cobradores já não inibem mais os assaltos, seguindo o raciocínio de “olhos atentos” de Jacobs (2000).

A redução do vandalismo — dos jovens que deterioravam os ônibus ou faziam *bagunça* — foi citado como ponto positivo, na extinção da tarifa domingueira. Fato que, na época em que a TD era R\$1, incomodou muitos *shoppings centers* da capital por conta das reuniões para socialização e passeio de jovens da periferia com determinado perfil social, um movimento social denominado “rolezinhos” (MORA, 2014).

*“É ruim porque é são poucas pessoas que pegam para lazer, a maioria era piazadas, ia nos parques e estava cheio, por conta do vandalismo, o que é pra beneficiar estraga, quem não tem responsabilidade, pessoas de família eram poucos.” (PARTICIPANTE 01)*

*“Ela ajuda um pai de família sair com os filhos de casa, mas por outro lado quando aumentou a tarifa a pisadas que saía pra fazer bagunça não saía mais, família má o mudou, as mesmas pessoas continuam” (PARTICIPANTE 16)*

O vandalismo nos ônibus é um fato recorrente, independente do custo da tarifa e poderia ser evitado com a Educação Para o Lazer e, para a apropriação cidadã e consciente do patrimônio público, visando compreender o ônibus como um espaço coletivo, advindo da arrecadação de impostos e utilizando o próprio lazer como instrumento de educação (MARCELLINO, 2000).

Retornando a pesquisa via formulário, podemos concluir que a pesquisa identificou três grupos sociais para análise dos possíveis impactos da Tarifa Domingueira<sup>16</sup>. Há um grupo que não foi impactado pelo término da TD, seja por conta de um saldo financeiro do cartão transporte — conquistado pela brecha do sistema financeiro eletrônico ou, pela falta de atitude ou, talvez, não vejam importância no momento de lazer, que os leva à experiências de lazer limitadas no bairro ou no âmbito privado. Depreendemos assim, que para esse grupo a extinção da TD teve um baixo impacto.

O segundo grupo composto por aquelas pessoas que, apesar do custo da tarifa impactar o orçamento mensal, ainda conseguem encontrar uma brecha para vivenciar a cidade utilizando o transporte público para o passeio. Este grupo ainda possui condições para “despertar a tristeza do domingo na cidade morta”, gerando vitalidade urbana, como citado por (Certeau *et al.* 2013). Nas falas, os usuários apontam a importância do lazer que para eles através da apropriação dos espaços públicos da cidade e, do aproveitamento do tempo disponível para uma prática de liberdade. Evitando, dessa forma, limitar suas experiências de lazer ao ambiente doméstico — esse grupo teve um médio impacto no seu lazer com a extinção da política pública TD.

---

<sup>16</sup> Os perfis foram categorizados conforme aproximação das respostas. O grupo de baixo impacto composto pelos participantes 1, 3, 9, 13, 15, 16, 17, 20, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 33, 34, 36, 37, 40, 43, 44, 47, 48; o grupo de médio impacto composto pelos participantes 4, 8, 12, 14, 21, 22, 23, 31, 35, 38, 39, 46; o grupo de alto impacto composto pelos participantes 2, 5, 6, 7, 10, 11, 18, 19, 29, 30, 41, 42, 45.

O terceiro grupo e último grupo é composto por famílias renda *per capita* baixa — devido aos baixos rendimentos e grande número de membros das famílias. Essas pessoas que foram altamente impactadas no tempo de lazer, devido aos custos que os passeios geram com transporte e alimentação, por exemplo — esse grupo demonstrou um alto impacto no seu tempo de lazer, com relação ao acesso aos espaços da cidade depois da extinção da TD.

A partir dos dados apresentados, a pesquisa demonstrou que há diversas oportunidades para melhoria do transporte coletivo — do ponto de vista da população. Já quanto ao acesso, a mobilidade urbana de qualidade interfere no proveito do lazer da população, inclusive no cotidiano, como do transporte para o trabalho.

Com relação à tarifa domingueira, por exemplo, sugere-se que tal política pública fosse atrelada a outros programas sociais da Prefeitura, sendo destinada assim a famílias que dependem desse desconto para fruir o seu tempo de lazer pela cidade.

No próximo capítulo, serão apresentados dados que demonstram a importância do ônibus no cotidiano da população, não somente para o trabalho, mas com potencialidade para o lazer. O coletivo demonstra características semelhantes a um espaço público que oportuniza diversas experiências de lazer, a convivência de troca, de diversidade e até mesmo de resistência social.

#### 4.4 AS RESISTÊNCIAS E APROPRIAÇÕES NOS ESPAÇOS DOS ÔNIBUS

##### 4.4.1 O ônibus enquanto um espaço potencial de lazer

Tal questão teve como intuito avaliar o ônibus enquanto um espaço de lazer a partir da percepção dos usuários do transporte coletivo, no tempo de deslocamento para o/do trabalho. Foram citadas opções recorrentes, observadas pelo pesquisador durante a construção do projeto de pesquisa, tais como contemplar a cidade pela janela do veículo, dormir, ouvir música, conversar com alguém pessoalmente ou pelo celular, assistir a programação da prefeitura nos televisores do ônibus, ler, escrever, jogar, ler para estudo ou fazer artesanato — experiências que estão dentro dos Interesses Culturais e possíveis de realizar dentro do transporte coletivo.

Todas as opções citadas tiveram acima de 70% de frequência de citação, —



exceto leituras (55%) e artesanato (2%). Ou seja, o ônibus pode ser um espaço para realização de determinadas experiências de lazer comum do dia a dia. Todavia, para a maioria das ações os participantes declararam ser necessário conseguir ocupar um banco no ônibus, considerado por Gehl (2013), como o principal equipamento de lazer de um espaço público, visando espaço e conforto durante o trajeto.

Por isso, na resposta sobre o ônibus ser um espaço de lazer, os participantes ficaram divididos nas respostas entre sim (40%) ou não (38%). Primeiro, por conta do conforto que o espaço teria que proporcionar — a maioria dos participantes alegam que o ônibus poderia ser mais acolhedor, se ele fosse qualificado com segurança, WI-FI, opções de entretenimento, por exemplo. Sentadas as pessoas possuem um espaço adequado para realizar algumas atividades, além de estar em uma posição que permite a leitura, o artesanato, a interação pelo celular e descansar. Por esse ângulo, seria necessário aumentar o número de veículos para que mais pessoas pudessem permanecer sentadas, durante o deslocamento, para dessa forma, sentir-se confortável para vivenciar experiências de lazer. A pesquisa IBOPE de São Paulo apontou que o conforto é a principal causa para as pessoas trocarem o uso do transporte público pelo automóvel particular. A pesquisa leva em consideração fatores como o conforto, a segurança do usuário contra assédio e furtos e espaço a nível pessoal (GEHL, 2013; IBOPE, 2017).

Algumas respostas ilustram os motivos dos usuários que não consideram o ônibus um espaço de lazer:

*“Não, porque fica difícil você relaxar com tanta gente, depende do horário, nem de pé, nem sentado, tem muito arrastão.” (PARTICIPANTE 33)*

*“Não, porque prefiro ficar mais atenta.” (PARTICIPANTE 37)*

*“Não, por conta de assalto, isso não é Lazer porque anda apreensiva no ônibus. Zero segurança.” (PARTICIPANTE 42)*

Considerando o cenário atual, do sistema de transporte brasileiro é difícil acreditar que possa existir um sistema de circulação na cidade que considere o ônibus enquanto um espaço de lazer que comporte todos seus passageiros sentados nos horários de pico comerciais. Todavia, vale lembrar as palavras de Mirafteb (2016, p. 374) “se não ousarmos imaginar o inimaginável, então, o futuro é menos aberto e mais predeterminado como persistência e perpetuação do presente”.

Um segundo motivo dos participantes não considerarem o ônibus como um

espaço de lazer, é a falta de segurança que não os deixa confortáveis, ainda que executem alguma atividade de entretenimento dentro do ônibus, como a leitura.

Dos participantes que responderam que o ônibus podem ser sim um espaço de lazer, indicam as atividades que realizam normalmente durante o trajeto, todavia, ainda assinalam que só é possível quando está sentado ou, quando o ônibus não está cheio.

*“Sim, um tempo que a gente fica sozinho pensando” (PARTICIPANTE 18)*

*“É, porque o tempo demora dá pra fazer coisas” (PARTICIPANTE 24)*

*“Sim, porque no horário que eu pego (ônibus) não tem movimento aí consigo ler um livro mais tranquilo.” (PARTICIPANTE 28)*

*“Sim, dá pra ouvir música ver vídeo, ler. Se sentado dá pra descansar no caminho, da conversar com conhecido”. (PARTICIPANTE 32)*

*“Sentado sim, mais confortável, de pé é um transtorno, observar melhor” (PARTICIPANTE 36)*

A qualificação dos ônibus como a presença de câmeras ou seguranças, além do aumento do número de veículos na frota podem possibilitar que mais pessoas viagem sentadas, o que pode melhorar a qualidade de vida do cidadão concedendo a eles cerca de quatro horas por dia de possibilidades de aproveitar o tempo de transporte para o lazer.

Assim, ao invés de aumentar o número da frota de ônibus — o que encareceria o sistema de transporte — uma possível solução seria diversificar os horários de entrada e saída do comércio, das indústrias e das escolas, pois isso evitaria os horários de pico, que reduzem a qualidade da experiência nos transportes públicos.

#### 4.4.2 O lugar das resistências no transporte coletivo

Apesar de todas as dificuldades já apontadas, ainda há cidadãos que resistem ao cotidiano permeado por obstáculos e vivenciam o lazer na cidade. Por isso, é importante ouvir os usuários do transporte coletivo, para pensar e potencializar os motivos que ainda levam algumas pessoas a vencerem os obstáculos, sujeitos que superam a inércia de vivenciar o tempo de lazer nos espaços domésticos e optam por passear pela cidade aos domingos.

Independente da demora dos ônibus, das lotações das linhas e do preço da tarifa, ainda há pessoas que se motivam a passear pela cidade, seja para visitar

parentes e familiares, seja para ir à igreja, para participar de eventos diversos ou ainda passear com a família pelo município.

Ao serem questionados sobre os motivos para sair de casa aos domingos, os resistentes que estavam utilizando o transporte público no domingo, no momento da pesquisa, citaram a socialização e visita a espaços diferenciados como os principais pontos para usufruir seu tempo de lazer fora dos ambientes domésticos. A busca pela socialização em família é um fato corriqueiro, sabe-se da dificuldade de sair em famílias populosas, principalmente com crianças. Ainda assim, observa-se que famílias que se reúnem para sair com seus filhos resistindo às dificuldades encontradas.

No terminal de ônibus, um relato de uma mãe com suas filhas e compes foi de que “as crianças parecem sentir fome assim que saem de casa”, essa fala reflete o impacto financeiro dos passeios — citado na análise dos formulários. Contudo, novamente Certeau (2017) ilumina o pensamento com suas categorias de análise de *táticas* dos usuários astutos, indicando que as pessoas possuem capacidade de transformar práticas comuns do seu cotidiano em experiências *particulares*, de acordo com suas necessidades e possibilidades. Ao ver que as mães haviam se preparado para isso e, compraram, antes de sair de casa, refrigerantes e salgadinhos, em um mercado, alegando que sairia bem mais caro se comprassem no terminal de ônibus ou no centro da cidade.

Essas famílias iam ao Zoológico, um dos espaços públicos mais citados da região Sul de Curitiba, e quando foram questionadas quais melhorias no transporte público eram necessárias, a resposta foi “*baixar a passagem e mais ônibus, porque sinceramente [...]*”.

Assim, percebe-se que apesar da “preguiça” cultural construída historicamente para o domingo — dia no qual, segundo Certeau *et al.* (2013), a cidade é considerada “morta”, e das dificuldades do transporte público, algumas pessoas ainda se motivam para utilizarem seu tempo de lazer em espaços diferenciados.

Essa resistência à inércia do movimento corporal aos domingos, não é a única *arte do fraco* dos usuários do transporte público; é perceptível, também, as resistências sociais que emergem dentro do sistema de transporte. Dentro dos ônibus ou terminais de ônibus é possível perceber a riqueza da diversidade étnica, culturais e religiosas. Ônibus e terminais são espaços que carregam na sua essência o encontro e o contato com o próximo, ou seja, é a sociedade no seu sentido mais restrito (CERTEAU, 2013; JACOBS, 2000; RECHIA, 2005).

A partir desse olhar, diversas cenas puderam ser observadas, durante a pesquisa de campo, que permitiram analisar tais comportamentos político, identitário e de socialização da população — conforme aponta Rechia (2017) — sob as questões transversais que emergem também no tempo-espaço de lazer.

Quando analisamos questões de identidade de gênero, por exemplo, percebe-se a resistência de alguns grupos sociais que rompem com padrões de masculinidade e feminilidade, a partir das suas vestimentas ou mesmo de demonstrações afeto. O espaço público, ainda que um espaço inseguro, conforme apontado nessa pesquisa, algumas pessoas resistem e defendem sua identidade corporal e sua sexualidade. Foram observadas pessoas homoafetivas, *drag queens*<sup>17</sup> e *cosplay*<sup>18</sup>, resistindo aos preconceitos heteronormativos estéticos e afetivos dentro dos espaços dos ônibus.

Tais pessoas reconhecem que, assim como na rua, atitudes de afeto ou rompimento de uma estética corporal padrão, ainda causam estranhamento, por parte de alguns indivíduos da sociedade mais conservadora de valores das culturas tradicional. Assim, essas atitudes, no espaço público, permitem ao indivíduo a autoafirmação perante à sociedade, enquanto, oportuniza ao próximo romper com paradigmas e estereótipos culturalmente construído.

Percebe-se que a resistência ainda é feita de maneira silenciosa e cuidadosa, pois essas pessoas, geralmente, procuram sentar-se próximo do motorista, o que pode sugerir que a figura do motorista, em algumas situações, ainda transmite a segurança dentro daquele espaço. Assim, o motorista do ônibus é um ponto de referência, em relação à segurança em determinadas situações, para proteger-se dos próprios passageiros. Todavia, a população sabe que motoristas e cobradores não são pontos de referências em relação à segurança contra assaltos, conforme observado nessa pesquisa.

Isso pode ser comprovado a partir de outra cena<sup>19</sup>. Durante as observações, no qual um vendedor de doces entrou no ônibus para vendê-los e foi orientado pelo motorista de que não poderia fazer aquela venda naquele espaço. Uma das falas de reação contra a atitude do motorista, por uma senhora e uma adolescente, em alto

---

<sup>17</sup> Cena registrada em diário de campo do dia 19 de dezembro de 2018 / horário: ±18h47 / Linha: Ligeirão Santa Cândida Pça Japão / Embarque: Terminal Cabral / Sentido: Praça do Japão

<sup>18</sup> Cena registrada em diário de campo do dia 07 de janeiro de 2019 / horário: ±11h00 / Linha: Ligeirão Pinheirinho-Carlos Gomes/ Embarque: Terminal Pinheirinho / Sentido: Centro

<sup>19</sup> Cena registrada em diário de campo do dia 18 de dezembro de 2018 / horário: ±11h00 / Linha: Circular Sul/ Embarque: Terminal Hauer / Sentido: Pinheirinho

tom no ônibus foi “*se fosse um bandido apontando uma arma para nossa cabeça ele não teria agido assim*”. Ou seja, a população tem o conhecimento que os funcionários do transporte público já não reagem mais contra assaltos, o que deixa o espaço do ônibus cada vez mais vulnerável.

Na cena citada, também é possível analisar outra *arte do fraco*, a partir das *astúcias* da população, que estava no ônibus, contra algumas estratégias do sistema. Muitas pessoas demonstraram indignação naquela ocasião alegando que o vendedor estava trabalhando e não estava fazendo mal para ninguém (CERTEAU, 2013).

Em seguida, como forma de resistência e contra a atitude do motorista de barrar o vendedor, a população começou a comprar os doces dele e, a incentivar que outras pessoas comprassem também, inclusive ajudando-o a entregar os doces e parabenizando quem estava comprando. Uma atitude política a partir do momento que a população resistiu contra uma ordem estabelecida naquele espaço público que proíbe o comércio ambulante dentro do ônibus e contra a falta de segurança quando referem-se aos assaltos.

Cenas variadas com vendedores ambulantes dentro dos ônibus são comuns durante as observações, cada um reage de uma forma diferente. De um lado, o usuário do transporte coletivo — que está ali num tempo de obrigação tentando torná-lo um tempo possível de se vivenciar o lazer através do descanso, do entretenimento ou da contemplação da cidade — e do outro lado os ambulantes que viram ali uma oportunidade de troca de dinheiro, de solidariedade, e até mesmo de educação e cidadania.

Um episódio<sup>20</sup>, observado durante a pesquisa, foi de um vendedor ambulante iniciando sua fala com um pedido de desculpas por romper o silêncio — e a “ordem” — do ônibus. Em seguida, ele começa a entregar seus produtos e pede encarecidamente que, como um ato de educação e respeito pelo trabalho dele, os passageiros segurem o objeto que ele está comercializando. Essa fala pode parecer comum e sem sentido, mas percebe-se que vendedores que adotam tal postura costumam sensibilizar os passageiros, pois esses, assim como eles, também são trabalhadores.

Assim, umas das cenas que marcou esse ato de educação e solidariedade foi

---

<sup>20</sup> Cena registrada no diário de campo do dia 18 de dezembro de 2018 / horário: ±11h30 / Linha: Inter 2 / Embarque: Terminal Hauer / Sentido: Terminal Cabral

quando um passageiro, além de segurar o objeto, comprou e ainda pediu para que vendedor ficasse com o troco.

São as *artes dos fracos* — citadas por Certeau (2013) — ou seja, pequenos atos no qual percebe-se resistências e solidariedade, assim o ônibus enquanto um espaço coletivo torna-se também um espaço de cidadania e de respeito.

É possível notar sinais de educação e cidadania nos contatos e relações entre os próprios passageiros. Desde um pedido de licença para sentar-se ao lado de outro passageiro, visto que se trata de uma *distância íntima*, até a preocupação com pessoas mais idosas ou adultos com crianças, quando um ou outro passageiro sempre se mobiliza para oferecer seu assento<sup>21</sup>. Ou seja, apesar de todas as circunstâncias, os passageiros ainda demonstram respeito, na contramão do egoísmo e individualismo presente na sociedade contemporânea.

Outras ações políticas e de educação, que foram observadas dentro dos ônibus, são em relação ao assédio sexual, principalmente porque o ônibus é um espaço no qual o nível de aproximação das pessoas é imposto através das lotações e, isso faz com que tais situações sejam corriqueiras nesse espaço. Muitas vezes pela falta de segurança dentro ônibus, quem tem que fazer o papel de proteção à vítima é a própria população, visto que nesses casos, como já citado muitas vezes, não é possível contar com a atitude do motorista.

Uma situação<sup>22</sup>, observada durante a pesquisa, foi de uma mulher sendo perseguida por um homem, ela o empurra para que ele se afaste e, ele não reage. Em seguida, a mulher se afasta e vai para a parte traseira do ônibus, pouco tempo depois o homem vai atrás e senta-se próximo dela. Ambos descem no Terminal de ônibus Pinheirinho, com ela sendo seguida por ele.

Essa cena pode ser visualizada por duas vertentes, a primeira de que o espaço do ônibus não está isento de relações sociais comuns aos espaços domésticos, pois cenas de abuso e violência acontecem diariamente, em ambos os espaços. Por fim, ciente da situação e como forma de manifestação contra esse tipo de atitude, a PMC divulgou uma campanha publicitária dentro dos espaços do sistema de transporte com o tema: “o ônibus também é lugar de respeito” (Figura 15), visando educar o cidadão

---

<sup>21</sup> Cenas registradas no diário de campo do dia 18 de dezembro de 2018 / horário: ±11h30 / Linha: Inter 2 / Embarque: Terminal Hauer / Sentido: Terminal Cabral

<sup>22</sup> Cenas registradas no diário de campo do dia 07 de janeiro de 2019 / horário: ±11h00 / Linha: Ligeirão Pinheirinho Carlos Gomes / Embarque: Terminal Pinheirinho / Sentido: Centro



para respeitar o corpo do próximo dentro desses espaços. Além disso, Curitiba divulgou, nos ônibus, que o assédio sexual havia tornado-se crime, incentivando a população a denunciar tais atitudes.

Figura 15 - Campanha Publicitária contra abuso nos ônibus



Fonte: (SEST/SENAT, 2018). Disponível em <http://cnt.org.br/imprensa/noticia/onibus-lugar-respeito-campanha-contra-abuso>> Acesso em. 28.03.2019.

Outra vertente, no qual essa cena pode ser observada, é a partir da teoria de Jacobs (2013) sobre os “olhos atentos” dos espaços públicos. Apesar do homem perseguir a mulher, ele não manifestou publicamente nenhum sinal de violência física concreta, esse bloqueio, pode ter sido causado, pelo homem sentir-se vigiado pelos olhos dos demais passageiros. Ou seja, a cena demonstra, mais uma vez, que a segurança do espaço depende também da quantidade de pessoas que se apropriam dele. Naquela situação, a mulher devia ter a sensação de que estava protegida pelos outros passageiros ou pelos motoristas e cobradores do ônibus.

As próprias conversas, que emergem entre os usuários sobre o cenário político

brasileiro<sup>23</sup>, também demonstram como o ônibus pode ser um espaço de troca de conhecimento. Cenas como essa demonstram a capacidade que o ônibus possui de aproximar pessoas desconhecidas para a socialização, além da busca pela sua identidade ou mesmo questões políticas no sentido restrito da palavra.

Um acontecimento comum no transporte público, nos últimos tempos, tem sido a ação, popularmente conhecida como “*furar a catraca do ônibus*”, ou seja, entrar pela porta de trás, quando ela abre e não pagar a tarifa<sup>24</sup>. Uma brecha encontrada, no sistema de transporte, que no começo teve resistências por parte dos motoristas e cobradores de parar o ônibus e retirar tais pessoas. Contudo, a frequência dos acontecimentos nos pontos de ônibus — parar o sistema para reverter tais situações — estava acarretando atrasos nos horários dos motoristas e, até acúmulo dos ônibus nas canaletas exclusiva. Além disso, a questão da falta de segurança, para os cobradores e motoristas, que acabavam entrando conflito com essas pessoas e, muitas vezes sofrendo ameaças fez com que eles não resistissem mais às ações dos usuários. Assim, devido à falta de segurança e à cobrança no cumprimento dos horários, “*furar a catraca*” têm sido uma tática comum em Curitiba, levando à Prefeitura da cidade até realizar ações policiais para prevenir e punir tais atitudes (PMC, 2018; PMC, 2019).

Importante ressaltar que nunca foi observado passageiros pagantes se manifestando contra tal comportamento, percebe-se um incômodo, com relação à falta de segurança — visto que a ação de “*furar a catraca*” pode ser associada à assaltos, porém, isto nunca foi observado durante a pesquisa. Assim, as pessoas também passaram a se acostumar com a presença dos usuários não pagantes.

Esses fatos e falas nos colocam a pensar nas astúcias dos usuários apontadas, por Certeau (2013), para atender suas necessidades através de táticas que burlam a estratégia do sistema. É possível que, para esses sujeitos, tais atitudes sejam atos de indignação com a atual situação do sistema de transporte, são brechas que o usuário encontra quando não é mais possível permanecer nas linhas da estratégia do Estado, visto que a circulação na cidade é uma necessidade essencial de sobrevivência.

Obviamente que a depredação do patrimônio público, como é o caso das

---

<sup>23</sup> Cena registrada no diário de campo do dia 05 de janeiro de 2019 / horário: ±18h00 / Linha: Interbairros III / Trecho: Terminal Bairro Alto / Sentido: Terminal Pinheirinho

<sup>24</sup> Cena registrada no diário de campo do dia 18 e 21 de dezembro de 2018 / ambos na Linha: Circular Sul / Trecho: Terminal Pinheirinho / Sentido: Terminal Hauer

pichações observadas nos vidros dos ônibus, é uma questão diferenciada, pois não se trata da ausência de condições financeiras ou de falta de acesso a um serviço público, mas sim de destruir aquilo que é pago por todos. O problema poderia ser resolvido com uma educação das culturas urbanas para o cuidar do patrimônio, no ensino escolar, demonstrando de onde vem os recursos para a aquisição dos veículos, por exemplo. Contudo, quando o usuário não vê sentido e significado para cuidar do espaço que é dele, pode ocorrer a depredação através de atos de vandalismos.

Em 2018, uma professora de artes, de uma escola da rede municipal, desenvolveu, por exemplo, um projeto que possui marcas de uma Educação Para o Lazer, com seus alunos de 3º ano do ensino fundamental. O projeto visava “ensinar elementos da história e cultura curitibana” e “incentivar a valorização e a preservação dos espaços públicos”, pois a professora acredita que ao fazer parte da construção de um lugar “as crianças compreendam como podem interferir e modificar o ambiente”, sentindo-se parte dele e colaborando para preservação dos espaços semelhantes espalhados pela cidade e/ou outros patrimônios públicos como os ônibus, evitando assim o vandalismo na cidade (PMC, 2018).

Outro problema para o transporte público está relacionado às manifestações das torcidas de futebol, vistos como atos de vandalismo pela sociedade e pelos trabalhadores do sistema de transporte. As torcidas organizadas observadas, durante a pesquisa de campo<sup>25</sup>, podem ser consideradas como atos políticos, identitários e de socialização, que rompem com a ordem da sociedade e do sistema de transporte. É possível perceber o estranhamento pela população desse *barulho* que estas pessoas fazem ao cantar em alto tom os hinos da sua torcida (CERTEAU, 2013).

As manifestações não são silenciosas, como de outros grupos sociais, muitas vezes há atos de vandalismo e, até mesmo de violência. Várias notícias apontam o rastros que são deixados pelas pichações nos ônibus, mas, durante as observações, não presenciou-se nenhum dos atos negativos.

Foi possível observar a utilização do ônibus enquanto um espaço cultural de manifestações através das artes, como música e canto<sup>26</sup>. Artistas autônomos, que

---

<sup>25</sup> Cena registrada no diário de campo do dia 06 de janeiro de 2019 / Linha: Circular Sul / Trecho: Terminal Sítio Cercado / Sentido: Terminal Portão

<sup>26</sup> Cena registrada no diário de campo do dia 08 de janeiro de 2019 / ±11h00 / Linha: Boqueirão-Centro Cívico/ Trecho: Terminal Hauer / Sentido: Terminal Pinheirinho

utilizam o espaço do ônibus para expor sua arte. Foram observados músicos que, no fim das apresentações, deixavam aberto qualquer tipo de colaboração financeira por parte dos passageiros. É um movimento pequeno ainda, em Curitiba, se comparado com outras cidades, contudo, já existem apresentações musicais nos ônibus da capital que também rompem com o silêncio da viagem. Há sempre reações positivas e negativas, percebe-se pelo número de doações que os músicos recebem. Há, também, músicos que não pedem doações, fazem o trabalho pela arte. Assim, essas manifestações demonstram que o ônibus pode ser espaço cultural, qualificando-se com conforto e segurança, conforme apontado pelos usuários nos formulários. Uma opção para aqueles que não concordam com as apresentações, seria investir em ônibus específicos com tais ações, assim estas pessoas podem optar por entrar naquele ônibus ou esperar o próximo.

O atual capítulo permitiu expor e compreender as diferentes manifestações culturais que emergem no espaço coletivo dos ônibus, situações de resistência que rompem com a ordem estabelecida para tal espaço e nos fazem pensar no ônibus com um espaço potencial para se vivenciar o lazer. Assim, faz-se necessário compreender o espaço do ônibus a partir das categorias do conceito de espaço visando expor quais ações seriam necessárias para melhorar o tempo de permanência e apropriação através de políticas públicas.

#### 4.4.3 O ônibus como um espaço coletivo

O ônibus pode não ser considerado um espaço público, no sentido restrito na palavra, mas também não é um espaço privado. No caso dos ônibus, o impacto financeiro não é tão alto, mas a tarifa pode restringir a entrada de determinados cidadãos que não podem pagar pelo serviço.

O ônibus não chega a ser um espaço social de Lefebvre (2001), pois não foi produzido pela sociedade, apesar das cenas de resistência e apropriação do espaço citados no capítulo anterior. É um espaço que permite a socialização dos sujeitos em um tempo de não-trabalho formal, apesar de ser muitas vezes considerado uma obrigação do trabalho pelos participantes.

É um espaço no qual podem ser observados corpos tão próximos e tão distantes ao mesmo tempo, são corpos na escala humana de Gehl (2013, p.47), a

nível da *distância íntima* (de 0 a 45cm), nos caso de superlotação dos ônibus nos horários de pico comercial ou pela distância entre os bancos, é a menor das escalas apontada pelo autor, ou seja, “aquela que se pode partilhar fortes emoções, a distância do amor, do consolo, ou ainda para comunicar raiva ou ira”, para o autor ainda este contato é “caloroso, intenso e emocionalmente carregado”. Porém, raramente interagem entre si, visto o desconforto causado por essa intimidade do toque citada pelo autor.

Em certas ocasiões, o ônibus também permite a *distância pessoal*, entre 45cm a 1,20m, apontada pelo autor como “restrito a amigos próximos e familiares, no qual podem ocorrer conversas” (GEHL, 2013, p.47). Está foi a distância visualizada com mais frequência durante as observações, uma distância que permite a socialização dos sujeitos, mas ainda mantém os corpos próximos numa situação de desconforto.

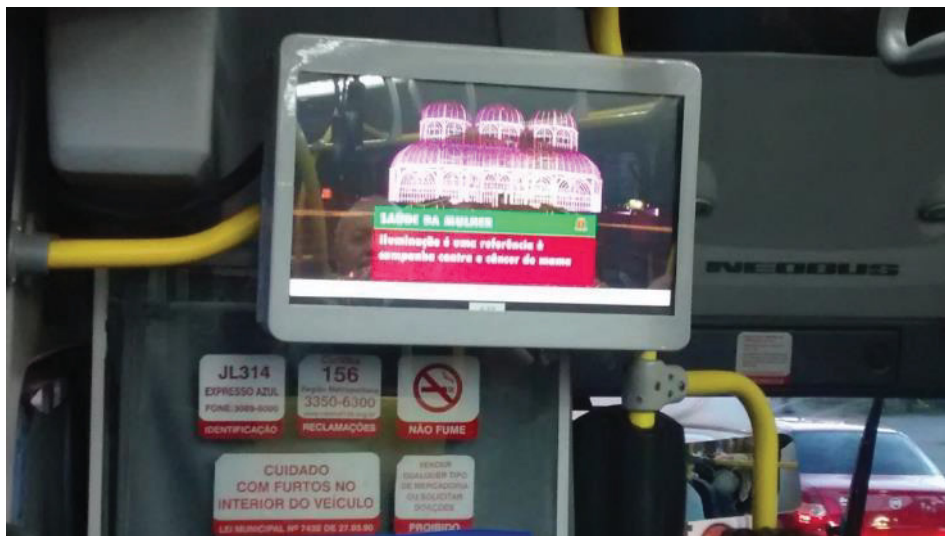
A distância ideal para tal espaço seria a *distância social* (de 1,20 a 3,7m) entre as pessoas, mantê-las-ia próximas — principalmente, aquelas que estão sentadas e também uma distância possível de situações constrangedoras ou desconfortáveis, caso o usuário tenha necessidade.

O espaço do ônibus pode também ser analisado de acordo com as classificações de Carmona (2010) quanto à gestão do espaço público contemporâneo, a partir da dicotomia entre *supercontrole* e *subcontrole* do poder público. De acordo com as suas classificações e pelas observações e respostas expostas nessa pesquisa, o ônibus demonstrou características de ambos, refletindo as nuances entre estes dois polos, apontadas pelo autor.

Poderia ser classificado enquanto um espaço *subcontrolado* — por apresentar características de um *espaço negligenciado* pelo poder público, visto as frotas sucateadas e a falta de conforto e segurança apontado pelos participantes desta pesquisa.

Por outro lado, é possível notar características de um *supercontrole*, pois é um *espaço privatizado*, que recebe intervenções de acordo com contratos mercadológicos — como os televisores dos ônibus (Figura 16) que exibem propagandas privadas e publicidade da Prefeitura Municipal de Curitiba, tornando o ônibus também um *espaço de consumo*. Vale ressaltar que o comércio permitido é aquele autorizado por meios legais da parceria público-privada, proibindo o comércio ambulante — conforme cena citada nesta pesquisa.

Figura 16 - TV's dos ônibus - parceria público-privada de publicidade do sistema de transporte de Curitiba



Fonte: Os autores

Desta forma, o ônibus poderia ser considerado um espaço coletivo, nem público e nem privado, no qual permite a socialização dos sujeitos, a afirmação da identidade perante uma amostra real da sociedade, de lutas políticas no tempo de lazer; mesmo sendo um espaço de *supercontrole* privatizado e de consumo e de *subcontrole* negligenciando as necessidades dos participantes.

O ônibus demonstra-se como um espaço de usos principais e usos combinados, conforme aponta Jacobs (2000). Os usos combinados são astúcias dos usuários, que aproveitam aquele tempo de obrigação — de deslocamento casa-trabalho ou casa-lazer — para um tempo possível também de lazer, cidadania e política. Trata-se de aproveitar o tempo e, torná-lo também, um espaço político de resistência, visto as dificuldades cotidianas além das obrigações sociais, domésticas e acadêmicas, as quais demandam tempo após o horário de trabalho, no ambiente doméstico.

Durante as observações foi possível confirmar as falas dos usuários sobre as lotações nos ônibus, mas também, presenciar o extremo oposto, situações de ônibus tão vazios em horários de picos comerciais que poderiam ser consideradas utópicas, para a maioria da população.

Por exemplo, as Figura 17 e **Erro! Fonte de referência não encontrada.** foram registradas durante as observações, em uma linha no trecho entre o Terminal Cabral e o Terminal Hauer, vindo da região Norte da cidade, no trajeto da linha Inter 2, às



18h30, do dia 19 de dezembro de 2018. A Figura 17 demonstra o espaço do ônibus com lugares vagos, ou seja, um espaço confortável que permite as pessoas usufruírem melhor do tempo da viagem.

Durante as observações, por exemplo, foi possível, inclusive, perceber que uma das passageiras sentadas, aproveitava a viagem para fazer artesanato. Ou seja, confirmando as falas dos passageiros, os quais sugerem que o espaço entre os passageiros deva ser suficiente para sentir-se confortável para usufruir enquanto um tempo possível de lazer.

Figura 17 – Espaço do ônibus com assentos vagos



Fonte: Os autores

Figura 18 – Espaço do ônibus com distância social



Fonte: Os autores

Na Figura 18, o registro foi feito logo em seguida, em um trecho da linha Trabalhador, entre o Terminal Boqueirão-Terminal Sítio Cercado, localizados na região Sul da cidade, às 19h30 do mesmo dia. Nela, já é possível perceber uma *distância pessoal* entre os passageiros, no qual Gehl (2013) aponta como uma

distância indicada para pessoas que se conhecem e que possuem uma relação mais formal.

Numa outra observação, no trajeto Terminal Portão-Terminal Pinheirinho, região Sul da cidade, o ônibus da linha Circular Sul estava circulando com as luzes queimadas por volta das 19h-20h. Também, foi observado, que o ônibus estava lotado com as pessoas na *distância pessoal* na parte traseira do veículo, ou seja, ainda que com riscos a sua segurança, os usuários decidiram pegar o ônibus nessa situação. No mesmo instante, um cobrador, da estação tubo chamada “Hospital do trabalhador”, gritou para o cobrador da estação tubo no sentido contrário: *“Está circulando assim desde ontem”*. Tal cena confirma os dados coletados, nas pesquisas documentais e nos formulários, sobre a situação da frota de ônibus da cidade e os impactos que a falta de manutenção pode causar no cotidiano da população.

Num cenário oposto, a Figura 19 ilustra a situação da ocupação do transporte coletivo em horários alternativos. A foto foi tirada no dia 21 de dezembro de 2018, às 12h24, na linha Inter 2, no trajeto Terminal Hauer-Terminal Cabral. Cenas similares foram registradas em diário de campo, ou seja, a situação não é incomum, porém, raramente observados em trechos e linhas da regional e terminal Pinheirinho.

Figura 19 - Ônibus com todos os passageiros acomodados em assentos



Fonte: Os autores

Assim, é possível considerar que a utopia de um transporte público de qualidade com espaço e conforto para o cidadão é realidade em Curitiba, contudo em horários alternativos e trechos específicos conforme aponta dos dados das observações, que não atendem parcela da população, pois todos os relatos dos formulários indicaram que os usuários nunca encontravam esse cenário no transporte coletivo das linhas que utilizavam. Assim, torna-se necessário investimento e melhorias no sistema de transporte nos trechos entre os bairros das Regionais Tatuquara e Centro.

As contradições do espaço em Curitiba, citado por Pereira (2001), também revelam que dentro do espaço coletivo do transporte da cidade, em 2018, alguns trechos do Sistema de Transporte da cidade ainda precisam de avanços, para que o sistema continue na pauta de modelo de circulação de pessoas para outras cidades e, para que todos os cidadãos curitibanos possam circular com mais conforto, segurança e qualidade.

Dessa forma, a necessidade de pensar em políticas públicas e melhorias para tornar o espaço público mais humanizado, apontada por Rolnik (2000), também deve se estender ao espaço coletivo do ônibus. Algumas iniciativas da PMC, como instalar um Terminal de ônibus na Regional Tatuquara, pode auxiliar a desafogar as linhas que saem do Terminal Pinheirinho — que atende atualmente as duas regionais do Sul de Curitiba. Sugerem-se novos estudos quando o terminal de ônibus estiver em funcionamento, para avaliar novamente o cenário.

Outras ações federais como criminalizar o assédio dentro do transporte públicos também são avanços significativos, para melhorar o ambiente e garantir elementos da mobilidade urbana na cidade por transporte coletivo. Porém, é preciso uma intervenção mais presente por parte do Estado para controlar, efetivamente, tais atitudes. Para combatê-las, por exemplo, a Prefeitura Municipal de Curitiba (2018) alerta, em site oficial, que “é importante que a comunicação oficial do caso seja feita o quanto antes, para que haja tempo de se fazer a abordagem antes que o suspeito desembarque do ônibus”, mas sabe-se que esta é uma brecha no processo de combate ao assédio, pois depende da ação de manter o agressor no ônibus até a chegada das autoridades responsáveis. Assim, melhorias como policiamento dentro dos ônibus foram apontadas pelos usuários como propostas mais efetivas para melhorar a segurança durante as viagens.

Por isso, a importância de ouvir a população, conforme aponta Mascarenhas

(2007), as propostas de políticas públicas devem vir debaixo e de perto, a partir de um diálogo com as partes envolvidas e de quem necessita. Assim, a pesquisa cumpriu com seu objetivo social, ao realizar esse esforço de ouvir a população que utiliza o transporte público no seu cotidiano, a fim de explicitar as oportunidades de melhoria do sistema de transporte público para qualificar o tempo e experiências de lazer do cidadão ao circular pela cidade.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo da pesquisa foi investigar os impactos no acesso ao lazer com a implantação e, posterior extinção da Tarifa Domingueira — uma política pública que proporcionava um desconto na tarifa de transporte coletivo aos domingos na cidade de Curitiba-PR.

A implantação da TD ocorreu em 2005, sob justificativa de estimular e oportunizar o passeio pela cidade através de ônibus. Contudo, em 2017, a referida PP foi extinta sob justificativa, via imprensa, de desequilíbrio no sistema de transporte. Assim, a tarifa aos domingos passou a custar o preço convencional, que na época foi considerada a tarifa mais cara do Brasil.

Essa pesquisa buscou averiguar, no ciclo político da TD, quais foram as instituições, atores e janelas de oportunidade que levaram à extinção da política pública. Durante a *policy analysis* foi identificado que as tarifas foram sofrendo reajustes, ao longo dos anos, principalmente, pelos altos custos do sistema de transporte, assim, a Prefeitura Municipal de Curitiba, junto aos órgãos responsáveis em parceria com as empresas privadas que prestam o serviço, foram as principais responsáveis pelos ajustes sofridos ao longo dos anos.

Os movimentos contrários, à extinção da política pública, identificados vieram da população, que saíram às ruas em manifestações contra o aumento das tarifas em geral, e especificamente sobre a TD, a comunidade religiosa solicitou debate para a reimplantação da PP por meio da vereadora representante que levou as discussões para sessões públicas na Câmara de Vereadores.

Esta pesquisa objetivou ouvir a população para investigar seus lazeres e suas necessidades do sistema de transporte, com relação ao lazer e à própria TD, visando fomentar o debate político sobre a reimplantação de tal política, em Curitiba, a partir dos Interesses Culturais do Lazer apontados pelos participantes.

Após análise dos dados da pesquisa de campo, concluiu-se que os sujeitos que sofreram maior impacto com a extinção da TD foram de famílias populosas que possuem quatro ou mais membros e renda financeira total de até um salário mínimo. Essa afirmação demonstra-se relevante considerando que a justificativa do corte da PP foi o desuso dos ônibus aos domingos e, do prejuízo que ela causava ao sistema financeiro do transporte público, pois a tarifa não tinha restrição econômica.

A extinção da política pública da tarifa domingueira impactou não só financeiramente nos passeios em dias de folga dos trabalhadores, mas também impactou o direito ao lazer e à cidade, ao reduzir as oportunidades de escolha para ocupar seu tempo nos espaços da cidade.

Conclui-se então que, a TD, foi uma política pública importante para determinado grupo social, assim, para evitar prejuízos e desusos a política poderia ser restrita àqueles que realmente necessitam do desconto na tarifa; atrelada, por exemplo, a outros programas sociais da prefeitura. Assim, o sistema de transporte não sofreria os desequilíbrios apontados pelos governantes, nem as famílias mais carentes pagariam pela estabilidade financeira do sistema de transporte.

Além disso, num cenário em que políticas públicas caem em desuso e dão prejuízos para o Estado, faz-se necessário investir na educação da população para que ela se sinta parte da cidade e, comece a se apropriar dos espaços e programas sociais. Se, as políticas públicas de incentivo ao lazer através do transporte, não são suficientes para estimular o passeio fora dos ambientes domésticos, mostra-se necessário investir na “Educação para o e pelo Lazer” desde a infância na escola para mudar a realidade e, possibilidades de viver a cidade na vida adulta (MARCELINNO, 2000).

Além disso, sabe-se da preguiça cultural do domingo — apontada por Certeau *et al.* (2013) — faz com que seja necessário um estímulo por parte da prefeitura e do Estado para que os cidadãos se apropriarem da cidade. O Ministério do Turismo desenvolve diversas ações de valorização do patrimônio brasileiro, neste sentido, e na época da implantação da Tarifa Domingueira, houve uma intensa campanha de marketing da PMC, que adotou como slogan o texto “domingo passear pela cidade inteira” promovendo a política e demonstrando a importância de passear pela cidade.

Os sujeitos participantes da pesquisa são conscientes disso e das necessidades do lazer, para além do espaço privado, ou seja, desejam e almejam conhecer e acessar a totalidade do espaço urbano. Para tanto, há uma tendência de realização das experiências de lazer no ambiente doméstico, pelas dificuldades que encontram de pertencimento e acolhimento na cidade.

Assim, quanto mais dificultado o acesso à cidade, menores as oportunidades de apropriação do espaço público. Como consequência, mais o indivíduo vai se fechando em espaços privados e domésticos e, menor será o contato com outro e



com a diferença entre eles. Assim, menor serão também suas possibilidades de desenvolvimento da vida pessoal, das suas atitudes políticas frente à sociedade e da sua reflexão sobre suas condições reais de existência na cidade.

A pesquisa demonstrou que Curitiba ainda é considerada uma cidade modelo, até mesmo pela população de baixa renda, a partir dos seus espaços públicos que são referências nacionais. Os grandes parques da cidade com monumentos e equipamentos de lazer diferenciados, com suas belas paisagens como o Jardim Botânico e Parque Barigui chamam a atenção da população que ainda não teve acesso facilitado para tais locais. Ou seja, conforme aponta Certeau *et al.* (2013), tal dado demonstra o desejo que a população possui de participar da cidade, na sua totalidade, e não de forma fragmentada, em determinados espaços e somente para o trabalho. Desta forma, faz-se necessário repensar políticas públicas de lazer para determinadas camadas sociais, pois cada uma delas possui necessidades de acesso e desejos diferenciados na cidade.

O estudo investigou o perfil dos lazeres de uma população da Cidade de Curitiba, especificamente dos moradores da região Sul da cidade, (Regionais Pinheirinho e Tatuquara), visando compreender suas necessidades com relação ao lazer e ao transporte público para tal objetivo. Com relação ao meio de locomoção, a população apontou como principal melhoria o aumento da frota de ônibus aos domingos para redução do tempo de deslocamento e aumento da fruição do tempo de lazer. Durante a semana, a pesquisa apontou a necessidade de aumentar a segurança e o conforto a partir de assentos e maior frota para garantir uma distância social entre os passageiros. Aos finais de semana e, principalmente aos domingos, a população carece do aumento da frota de ônibus, pois quanto maior o tempo de espera, menos o tempo disponível para o lazer no espaço público visitado. Esse tempo de espera reafirma, de certa forma, a preguiça cultural do domingo e desestimula a saída dos ambientes domésticos.

O transporte público ainda é um meio de transporte muito utilizado para o passeio, principalmente por aqueles que não possuem condições de adquirir um automóvel particular. Para aqueles com condições financeiras, que já conseguem sair dessa realidade, é visível a migração para o veículo particular ou transporte coletivo alternativo, o que aumenta os custos fixos do transporte coletivo para aqueles que não tem outra opção. Assim, os mais necessitados, e que não possuem outras alternativas, acabam pagando mais para reequilibrar o sistema.

Faz-se necessário pensar urgentemente em estratégias para aumentar o uso do transporte coletivo, para o lazer e para o trabalho, por toda população a fim de reduzir os custos fixos para aqueles que não conseguem adquirir um transporte particular.

Com relação aos espaços públicos de lazer, a pesquisa apontou também, ser necessário investir em espaços próximos da residência dessa população, espaços de qualidade com equipamentos de lazer diversificados, com investimento em segurança e manutenção constante.

A falta de segurança e manutenção dos espaços públicos, próximos da região onde os participantes moram, desestimula a apropriação dos espaços do entorno, e a dificuldade de acesso, por condições temporais e financeiras, desestimulam o apoderamento dos grandes parques, os quais recebem altos investimentos em segurança e manutenção. Tal cenário pode limitar a utilização do tempo de lazer nos espaços domésticos, restringindo também as experiências a partir dos mediadores eletrônicos como televisores, celulares, computadores e com familiares.

A pesquisa apontou que o que mais emerge nas horas de lazer da população ainda é a busca pela socialização, contudo os atos políticos ou identitários — citado por Rechia (2018) — como valores que também emergem a partir do lazer ainda precisam ser potencializados pelas políticas públicas e no campo educacional para o cidadão. A sociedade precisa reconhecer que o tempo-espaço também pode ser considerado um ato político de busca e afirmação da sua identidade, assim como observado em diversas situações dentro do próprio espaço do ônibus nessa pesquisa.

Os resultados também apontaram que o principal Interesse Cultural da população investigada foi o Turístico, seguido do Interesse Cultural de Socialização (CAMARGO, 2003; DUMAZEDIER, 1980; SCHWARTZ, 2003). Isso significa que as pessoas almejam, no seu tempo de lazer, visitar outros espaços e socializar com outras pessoas para além da casa, entretanto, as experiências são limitadas devido à distância e condições financeiras, ou seja, ao acesso.

Identificou-se uma maior motivação em visitar parques com equipamentos de lazer diversificados, por exemplo, com churrasqueiras e lagos que, em Curitiba, podem ser encontrados no Parque Barigui, Parque Lago Azul e Zoológico. São equipamentos que permitem experiências diferenciadas de socialização e contemplação de uma paisagem, diferenciada daquelas padronizadas com quadras poliesportivas e parquinhos infantis espalhadas pela cidade.

É uma necessidade importante que precisa ser levada em consideração, no planejamento da função, forma e estrutura dos espaços públicos, isso porque se a população carece de espaços com equipamentos diferenciados o Estado precisa garantir ou dar acesso facilitado àqueles já existentes pela cidade ou, investir na construção de novos espaços pela malha urbana.

Além disso, quando falamos em acesso facilitado, além do custo da tarifa, a quantidade da frota (tempo de espera), os pontos de transporte coletivos e suas conexões facilitam e/ou dificultam o acesso a determinados locais da cidade. Nesta pesquisa, os participantes apontaram a dificuldade de acesso pela distância dos grandes parques da região Norte da cidade de Curitiba como a Unilivre, Parque Barigui e o Bosque Alemão. O acesso interfere no tempo disponível para o lazer e na variedade de experiências para aproveitamento e aquisição de conhecimentos em espaços diversificados.

Assim, políticas públicas que incentivem a Educação Para o Lazer na Cidade podem ser uma importante ferramenta para evitar o desinteresse/falta de atitude da população em desfrutar de espaços públicos diferenciados, em outras regiões da cidade.

Quando investigado, o ônibus enquanto um espaço possível para fruição do lazer, os participantes consideraram que o tempo de deslocamento por transporte público, durante a semana, poderia ser considerado um tempo para vivenciar algumas experiências de lazer, caso fosse mais qualificado. Por exemplo, mais bancos para assegurar o conforto durante as viagens e mais segurança para poder fruir o tempo sem preocupações. Os dados da pesquisa apontam uma possibilidade de ampliação do tempo de fruição do lazer, durante a semana, no qual, o usuário do transporte coletivo para o trabalho, passa em média três horas por dia dentro dos ônibus.

A pesquisa também investigou, através de observações, as possíveis apropriações e resistências com relação ao lazer e as culturas dentro nos ônibus, durante os trajetos. Assim, o espaço do veículo se apresentou como lugar de resistência social e cultural devido a diversidade de pessoas que se apropriam do seu espaço, ou seja, um lugar de encontro e contato com o próximo, conforme Jacobs (2000) e Rechia (2003).

Durante as observações, foram encontradas atitudes consideradas políticas, identitárias e de socialização, atitudes que emergem no espaço público e no tempo de lazer — conforme aponta Rechia (2017). Atitudes de educação e cidadania também

são observáveis no cotidiano do sistema de transporte, o que significa que o ônibus é espaço que merece atenção das políticas públicas em diversos aspectos, pois é um espaço de convívio social.

Essas atitudes são características da convivência em sociedade e devem ser potencializadas pelo Estado visando um estímulo à convivência com o diferente e com o próximo, e também, para reflexão da vida e das condições de existência do indivíduo. Portanto, é urgente garantir segurança e conforto, no transporte público, para que outras atitudes possam emergir durante as viagens de ônibus.

Quando defendemos que os sujeitos do cotidiano devem ser ouvidos, é para perceber-se o que acontece e porque acontecem determinadas situações debaixo e de perto. Trata-se de considerar as suas táticas, não somente no sentido de desordem de um sistema que possui regras inflexíveis, mas sim de analisar suas necessidades enquanto cidadãos e colaboradores do sistema. Por isso, pesquisadores científicos e atores políticos, que desenvolvem políticas públicas, precisam considerar cada vez mais o poder de fala dos usuários, que possuem a capacidade de descrever suas necessidades de acordo com sua realidade.

Assim, avaliar as táticas que os usuários do sistema de transporte adotam, a partir de seus olhares e não de cima e do alto, conforme aponta Certeau (2013), é essencial para melhorar a qualidade de vida nos transportes coletivos, nos espaços públicos ou seja, no conjunto de trocas, de fixos e fluxos denominado cidade. Tais táticas podem ser as respostas para atender as necessidades latentes dos usuários que enfrentam tais obstáculos nos ônibus diariamente e, desenvolver assim um sistema de transporte mais humano.

Desta forma, potencializar o espaço do ônibus, enquanto um espaço possível de lazer multicultural, assim como os terminais de ônibus e estações tubo — no caso de Curitiba — pode ser uma possibilidade de democratizar o conhecimento e as culturas, oportunizando o direito ao lazer do cidadão na/pela cidade; nos finais de semana e também durante a semana, considerando que o cidadão passa em média três horas diárias dentro no transporte coletivo.

Todavia, tais fatos só são concretizados se algumas solicitações como segurança, conforto e espaço individual/social dos ônibus sejam respeitados, mantendo a liberdade de escolha do sujeito de se aproximar do outro usuário para socializar ou não, evitando situações constrangedoras ou desconfortantes causadas pelas lotações.

O ônibus deve ser um espaço *supercontrolado*, na questão da segurança e conforto para o cidadão, e *subcontrolado*, nas ações dos sujeitos para a socialização e manifestações culturais, citando as categorias propostas por Carmona (2010). Contudo, o cenário inverso é o que se apresenta nesta pesquisa e isto dificulta o uso do espaço dos ônibus para o lazer.

A utopia de um sistema de circulação que transporte passageiros numa distância social entre os usuários e, assentos disponíveis para todos já é realidade em alguns trechos e horários, no sistema de transporte de Curitiba. No entanto, ainda é preciso investir em regiões mais populosas, nas quais ainda não foi possível visualizar este cenário — como é o caso da região Sul de Curitiba, especialmente as Regionais Pinheirinho e Tatuquara.

A pesquisa demonstrou que um sistema de transporte público mais humanizado pode ser uma importante ferramenta para democratizar a cidade e o lazer, isto porque o usuário poderá desfrutar deste tempo num espaço possível para se divertir, descansar ou se desenvolver de forma segura e confortável.

Além disso, a pesquisa nos permite pensar na importância da gratuidade no acesso ao transporte coletivo, para aqueles que mais necessitam. Porque, para esses sujeitos, o direito à cidade e o acesso aos centros de decisões, espaços públicos e programas sociais estão cada vez mais restritos. Assim, políticas públicas que incentivem a circulação na cidade — como a extinta Tarifa Domingueira — podem proporcionar a motivação para o usuário pertencer à cidade, sentir-se parte dela como unidade, conforme defendem Certeau *et al.* (2013) e Lefebvre (2001).

Para isso, as políticas públicas devem ser desenvolvidas a partir da escuta dos sujeitos. Compreende-se que nem todos carecem de estímulo financeiro através do transporte público para se apropriar da cidade, por isso a TD tinha pouca adesão. Contudo, pouca adesão não significa que a TD era inútil para todos, assim é necessário encontrar novas alternativas para garantir o direito à cidade e aos espaços públicos de lazer e outros espaços da cidade para a população que foi prejudicada.

Como afirma Hanah Arendt, essas pessoas têm direito e precisam que esses direitos sociais sejam atendidos, garantindo assim equidade também no acesso aos bens e espaços culturais da cidade e, na oportunidade de reflexão sobre suas condições de existência e seus demais direitos, enquanto um cidadão ou um ser humano.

Essa pesquisa buscou, principalmente, ouvir um grupo social e suas

necessidades com relação ao lazer e ao transporte público para tal objetivo. Todavia, compreende-se que a pesquisa não esgotou o tema que é tão amplo e complexo, que diferencia de indivíduo para indivíduo, bem como entre os grupos sociais.

Assim, sabe-se que há um leque de oportunidades de investigação acadêmica, na relação lazer e transporte coletivo, com grande potencial de pesquisa principalmente após melhorias nos sistemas de transporte das cidades, inclusive de Curitiba-PR; nas diversas regionais das cidades; com os trabalhadores dos ônibus e com os diferentes grupos sociais que dele emergem.



## REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, Marley Rosana Melo de *et al.* Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicol. Soc.**, Florianópolis, v. 23, n. 3, p. 574-582, Dec. 2011. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-1822011000300015&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-1822011000300015&lng=en&nrm=iso)>. Access on: 25 Apr. 2018. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-71822011000300015>.
- ARENDT, H. **Origens do Totalitarismo** – Anti-Semitismo, Imperialismo e Totalitarismo. Tradução de Roberto Raposo. 5 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1989
- BAHIA, M. C.; BRITO, R. S. O lazer do brasileiro: como é vivenciado o tempo. In: STOPPA, E. A.; ISAYAMA, H. F. (Orgs.). **Lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas**. Campinas, SP. Autores associados, 2017.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2009.
- BARAT, J.; BATISTA, M. S. N. Transporte público e programas habitacionais. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, 3, 375-388. 1973.
- BORJA, Jordi. **La Ciudad Conquistada**. Madrid: Alianza Editorial, 2010.
- BRAGA, R. M. O espaço geográfico: um esforço de definição. **GEOUSP: Espaço e Tempo** (Online), n. 22, p. 65-72, 2007.
- BRAMANTE, A. C. Lazer: concepções e significados. **Revista Licere do Centro de Estudos de Lazer e Recreação**, Belo Horizonte, UFMG, v. 1, n. 1, 1998. Disponível em <<http://www.clubedarecreacao.com.br/wp-content/uploads/2014/05/010-Recreacao-e-Lazer-Artigo-BRAMANTE.pdf>>. Acesso em 12.04.2019.
- BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 20 mar. 2018.
- CÂMARA Municipal de Curitiba. **Vereadores pedem volta da tarifa domingueira nos ônibus**. 2017. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=Y0q-JfdH9Kk>>. Acesso em: 13 fev. 2018.
- CAMARGO, L. O. de L. **O que é lazer?** São Paulo: Brasiliense, 2003.
- CAMPOS, Claudinei José Gomes *et al.* ca
- CARDOSO, C. E. P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2008.

CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CARMONA, Matthew. Contemporary public space: Critique and classification, part one: Critique. **Journal of urban design**, v. 15, n. 1, p. 123-148, 2010. Disponível em <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13574800903435651>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

CASTRO, S. B. E. de. **Políticas públicas para o esporte e lazer e o ciclo orçamentário brasileiro (2004-2011)**: prioridades e distribuição de recursos durante os processos de elaboração e execução orçamentária. Tese de Doutorado em Educação Física. Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2016.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano**. (1. Artes de fazer). Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Editora Vozes, 2013.

\_\_\_\_\_; GIARD, L; MAYOL, P. **A invenção do cotidiano**: (2. Artes de Fazer), morar, cozinhar. Petrópolis: Editora Vozes, 2013.

\_\_\_\_\_; **Cultura no plural**. 7 ed. Campinas, SP: Editora Papirus, 2012.

DE SOUZA CARVALHO, A; SUGAI, M. I. Estado, investimentos e exclusão social: a produção do espaço da pobreza em Curitiba. **Oculum Ensaios**, v. 11, n. 2, p. 317-334, 2014.

DUDEQUE, I. T. **Nenhum dia sem uma linha**: uma história do urbanismo em Curitiba. Studio Nobel, 2010.

DUMAZEDIER, J. **Sociologia empírica do lazer**. São Paulo: Perspectiva, 1980.

\_\_\_\_\_. **Valores e conteúdos culturais do lazer**. São Paulo: SESC, 1980.

\_\_\_\_\_. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva, 1974.

FERREIRA, K. N. **O caminhar no espaço público do Plano Massa de Curitiba**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2018.

FRANÇA, R. **Diálogos entre oferta e demanda**: uma análise da relação entre poder público e as associações de moradores/usuários e amigos de parque e bosques da cidade de Curitiba. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2007.

FOGAÇA, I. de F. **O turismo no contexto do planejamento e gestão estratégica de Curitiba**. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista. Rio Claro, 2011.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOMES, C. L. Lazer necessidade humana e dimensão da cultura. **Revista Brasileira de Estudos do Lazer**. n 1 v. 1, p3-20. jan/abr 2014.

\_\_\_\_\_. Lazer, trabalho e educação: Relações históricas, questões contemporâneas. **Rev. Amp.** 2.ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

\_\_\_\_\_. (Org.). **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2004.

GOMIDE, A. A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. **Políticas sociais: acompanhamento e análise**, v.12, p.242-250, 2006.

GONÇALVES, F. S. **Os espaços de lazer, o bairro Uberaba, o Projeto Vila Sustentável**: elementos articuladores para experiências de lazer e cidadania na cidade de Curitiba. Tese de doutorado. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2018.

GOURA. Transporte Público: para usuários ou empresários? 2018. Disponível em <[https://www.youtube.com/watch?v=LU4W9o6j\\_HM](https://www.youtube.com/watch?v=LU4W9o6j_HM)>. Acesso em: 06 dez. 2018.

GRUBER, G. V.; STOPPA, E. A. O lazer dos brasileiros: representações e concretizações nos espaços e equipamentos. In: STOPPA, E. A.; ISAYAMA, H. F. (Orgs.). **Lazer no Brasil**: representações e concretizações das vivências cotidianas. Campinas, SP. Autores associados, 2017.

HARVEY, D. **A Condição Pós-moderna**. São Paulo, Loyola: 2013.

HERTZBERGER, Herman. Lições de Arquitetura. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo. 2010. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>>. Acesso em 23.01.2019.

IBOPE. Mobilidade Urbana. Cidade dos Sonhos. **Rede Nossa São Paulo**. São Paulo, set. 2017. Disponível em <<https://nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/pesquisamobilidade2017.pdf>> Acesso em: 06 dez. 2018.

JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LAFER, Celso. **A reconstrução dos direitos humanos**: a contribuição de Hannah Arendt. *Estud. av.*, São Paulo, v. 11, n. 30, p. 55-65, Aug. 1997. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40141997000200005&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141997000200005&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 01 maio 2018.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LEFEBVRE, H. **O Direito à cidade**. Trad. J. Teixeira Coelho Netto. São Paulo: Editora Documentos, 2001.

LOBODA, C. R. Espaço público e periferia na cidade contemporânea: entre as necessidades e as possibilidades. **Raega - O Espaço Geográfico em Análise**, [S.l.], v. 37, p. 37 - 64, ago. 2016. ISSN 2177-2738. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/raega/article/view/40382/29024>>. Acesso em: 09 abr. 2018.

MAGNANI, J. G. C. **Festa no pedaço**: cultura popular e lazer na cidade. 3. ed. São Paulo: Hucitec – UNESP, 2003.

MAIGRET, É. **Sociologia da comunicação e das mídias**. São Paulo: Editora Senac, 2010.

MANINI, Ricardo. Serviços alternativos de transporte e locação de imóveis aumentam opções de consumo. **Cienc. Cult.** São Paulo, v. 68, n. 1, p. 18, Mar. 2016. Disponível em <[http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0009-67252016000100009&lng=en&nrm=iso](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252016000100009&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 07 nov. 2018.

MARCELLINO, N. C. **Estudos do lazer**: uma introdução. 4. ed. Campinas: Autores Associados, 2010.

\_\_\_\_\_. **Lazer e educação**. 6. ed. Campinas, SP: Papyrus, 2000.

\_\_\_\_\_. *et al.* **Políticas públicas de lazer**: formação e desenvolvimento de pessoal: os casos de Campinas e Piracicaba, SP. Curitiba: OPUS, 2007.

\_\_\_\_\_. **Lazer e esporte: políticas públicas**. Autores Associados, 2001.

MARINHO, A.; PIMENTEL, G. G. de A. Dos clássicos aos contemporâneos: revendo e conhecendo importantes categorias referentes às teorias do lazer In: Giuliano Gomes de Assis (Org), **Teorias do Lazer**. Maringá: Eduem, 2010.

MASCARENHAS, F. **Lazer como prática de liberdade**: uma proposta educativa para a juventude. Goiânia: Editora UFG; 2003.

\_\_\_\_\_. "Lazerania" também é conquista: tendências e desafios na era do mercado. **Movimento**, v. 10, n. 2, p. 73, 2004.

\_\_\_\_\_. **Entre o ócio e o negócio**: teses acerca da anatomia do lazer. Tese de Doutorado – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2005.

\_\_\_\_\_. Lazer e utopia: limites e possibilidades de ação política. **Movimento (ESEFID/UFRGS)**, Porto Alegre, v. 11, n. 3, p. 155-182, dez. 2007. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/Movimento/article/view/2876/1490>>. Acesso em: 20 abr. 2018.

MENDONÇA, E. M. S. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, v. 7, n. 2, 2007.

MINAYO, M. C. de S. (org.). **Pesquisa Social**. Teoria, método e criatividade. 14 ed.

Petrópolis: Vozes, 2001.

MIRAFTAB, F. Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 18, n. 3, p. 363-377, 2016.

MÜLLER, J. **Elementos Semióticos no Planejamento Urbano: O Caso de Curitiba**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2004.

MORO, L. **Conhecendo Os Parques De Curitiba E Seus Espaços Públicos Destinados As Brincadeiras Infantis – Um Panorama Geral**. Dissertação de mestrado em Educação Física. Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2012.

MOURA, R. O turismo no projeto de internacionalização da imagem de Curitiba. **Turismo, Visão e Ação**, v. 9, n. 3, p. 341-358, 2008.

NETO, O. L. Um novo quadro institucional para os transportes públicos: condição *sine qua non* para a melhoria da mobilidade e acessibilidade metropolitana. In: SANTOS, E. & ARAGÃO, J. (org.). **Transporte em tempos de reforma: estudos sobre o transporte urbano**. Natal: EDUFRN- Editora da UFRN, 2004. p. 103-125.

OLIVEIRA, D. de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: ED. UFPR, 2000.

PEREIRA, G. A natureza (dos) nos fatos urbanos: produção do espaço e degradação ambiental. **Desenvolvimento e Meio ambiente**, [S.l.], v. 3, jun. 2001. ISSN 2176-9109. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/made/article/view/3027/2418>>. Acesso em: 09 abr. 2018.

PERO, V. e MIHESSEN, V. Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro. **Econômica - Niterói**, 2013, v.15, n. 2, p. 23-50.

PRADILLA, E. A cidade latino-americana em seu labirinto. **Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais – e-metropolis**, no 23, ano 6, dezembro de 2015. Disponível em: [http://emetropolis.net/system/artigos/arquivo\\_pdfs/000/000/180/original/emetropolis\\_n23\\_e\\_ntrevista.pdf?1450464332](http://emetropolis.net/system/artigos/arquivo_pdfs/000/000/180/original/emetropolis_n23_e_ntrevista.pdf?1450464332)

QUEIROZ, G. S. **"Caximba, presente!"**: Experiência de Educomunicação e Webreportagem na Ocupação 29 de Outubro, em Curitiba-PR. Monografia de graduação em Comunicação Social - Jornalismo. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2018.

QUEIROZ, R. B. **Formação e gestão de políticas públicas**. Curitiba: Ibpx, 2009.

RECHIA, S. Espaço e planejamento urbano na sociedade contemporânea: políticas públicas e a busca por uma marca identitária de Curitiba. **Revista Movimento**, Porto Alegre, v. 11, n. 3, p. 49-66, set./dez. 2005.

\_\_\_\_\_; SANTOS, K. do R. V. dos; TSCHÖKE, A.; MORO, L.; VIEIRA, F. G. L. As experiências no âmbito do lazer e o princípio da inércia: uma analogia para pensar sobre os fatores que influenciam a apropriação dos espaços públicos. **Movimento** (UFRGS. Impresso), v. 17, p. 1982-8918, 2011.

\_\_\_\_\_, S. *et al.* O lugar do lazer nas políticas públicas: um olhar sobre alguns cenários. **LICERE-Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, v. 18, n. 1, p. 225-246, 2015.

\_\_\_\_\_. **Movimento é Vida. Background Papers: Atividade físicas e esportivas e as cidades. Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano do Brasil.** PNUD. 2017. Disponível em: <<http://movimentoevida.org/wp-content/uploads/2017/09/Atividades-F%C3%ADsicas-e-Esportivas-e-Cidades.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

\_\_\_\_\_, TSCHÖKE, A., VIEIRA, F. G. L. Os espaços de lazer de Curitiba: entre o colorido do centro e o preto e branco da periferia. **Revista Mineira de Educação Física**, Viçosa, Edição Especial, n. 1, p. 1804-1812, 2012.

\_\_\_\_\_; SILVA, E. A. P. C.; ASSIS, T. S. de; MORO, L.; Tschoke; SANTOS, Karine do Rocio V. dos. Políticas Públicas de Lazer nas Cidades: Uma Contextualização do Cenário Nacional. **Licere** (Belo Horizonte. Impresso), v. 18, p. 1-22, 2015.

\_\_\_\_\_. **Parques públicos de Curitiba: a relação cidade-natureza nas experiências de lazer.** Tese (Doutorado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

\_\_\_\_\_. Curitiba cidade-jardim. A relação entre espaços públicos e natureza no âmbito das experiências do lazer e do esporte. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 28, n. 3, p. 89-107, 2007.

\_\_\_\_\_; FRANÇA, R. O estado do Paraná e seus espaços e equipamentos de esporte e lazer: apropriação, desapropriação ou reapropriação. **Esporte e Lazer: subsídios para o desenvolvimento e a gestão de políticas públicas.** Jundiaí: Fontoura, p. 60-74, 2006.

\_\_\_\_\_; RODRIGUES, E. A. P. C. A relação entre as transformações dos espaços de lazer advindas dos megaeventos esportivos e a humanização das cidades. **Revista Brasileira dos estudos do lazer**, v. 3, p. 61-81, 2016.

ROCHA, A. R. C.; DA ROCHA, A. Observação participante aplicada a pesquisas em marketing sobre turismo e lazer. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 13, n. 3, 2013.

RODRIGUES, E. A. P. C. **Os espaços das cidades e os megaeventos esportivos: uma análise da copa do mundo de futebol 2014 na Região Sul do Brasil.** Tese de doutorado. Universidade Federal do Paraná: 2016.

ROLNIK, R. O lazer humaniza o espaço urbano. In: SESC SP. (Org.). **Lazer numa sociedade globalizada.** São Paulo: SESC São Paulo/World Leisure, 2000.

\_\_\_\_\_. **O que é cidade.** São Paulo: Brasiliense, 2004.



ROSA, M. C.; SILVA, M. R. Esfera da obrigações: em destaque a família/filhos, compromissos religiosos e compromissos políticos/sociais. In: STOPPA, E. A.; ISAYAMA, H. F. (Orgs.). **Lazer no Brasil**: representações e concretizações das vivências cotidianas. Campinas, SP. Autores associados, 2017.

ROSANELI, A. F.; BRANDENBURG, E. J. ; SCHAFASCHEK, M. C. I. ; SILVA, M. M. Renda e espaço livre público: uma breve análise espacial em Curitiba, PR. In: **XI Colóquio Quapá Sel**, 2016, São Paulo. Anais do XI Colóquio Quapá Sel. São Paulo: Quapá Sel, 2016. v. 1. p. 1-1.

SÁNCHEZ, F. E. **La ciudad reinventada**: el papel del turismo urbanístico en Curitiba. In: 6o Encuentro de Geógrafos de América Latina: Territorios en redefinición, lugar y mundo en América Latina, 1997, Buenos Aires. 6o Encuentro de Geógrafos de América Latina: territorios en redefinición, lugar y mundo en América Latina. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1997.

\_\_\_\_\_. **Cidade espetáculo**: política, planejamento e city marketing. Curitiba: Palavra, 1997.

\_\_\_\_\_. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos Editora Universitária, 2003.

SANTANA, D.T.; RECHIA, S.; RODRIGUES, E. A. P. C. As brechas da cidade: a Praça de Bolso do Ciclista da cidade de Curitiba, Paraná. **Movimento**, v. 23, p. 311-324, 2017. link

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. 4.ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

\_\_\_\_\_. **O espaço do cidadão**. 7. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia Nova**: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. São Paulo: EdUSP, 2002. [1978]

SASTRE, R. M. **Qualidade espacial urbana**: o ponto de vista do pedestre. 2018.

SCHWARTZ, G. M. O conteúdo virtual: contemporizando Dumazedier. **Licere**, Belo Horizonte, v.2, n.6, p.23-31, 2003.

SILVA, E. A. P. C. **O Lugar de Lazer na Cidade**: Um Espaço de Diálogo e de Vivências. Pernambuco, 2011. Dissertação de mestrado em Educação Física, Programa Associado de Pós-graduação em educação Física. Universidade de Pernambuco, UPE, Brasil.

SILVA, R. M. T. **Fatores condicionantes da escolha do modo de transporte e do local de consumo de pessoas de baixa renda**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SOUSA, M. T. R. Mobilidade e Acessibilidade no Espaço Urbano. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia - MG, v. 17, n.33, p. 119-129, dez. 2005. Disponível em <<http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/viewFile/9206/5668>>. Acesso em 13.04.19

SOUZA, M. L. de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

SOUZA, M. T. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. **Revista Sociedade & Natureza**, v. 17, n. 33, 2005.

SOUZA, N. R. de. Planejamento urbano em Curitiba: saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, n. 16, p. 107-122, June 2001. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-44782001000100008&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782001000100008&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em 26 mar. 2018.

STAREPRAVO, F. A. **Políticas públicas de esporte e lazer no Brasil: aproximações, intersecções, rupturas e distanciamentos entre os subcampos político/burocrático e científico/acadêmico**. Curitiba (PR): UFPR, 2011.

\_\_\_\_\_; JÚNIOR, W. M. (Re) pensando as políticas públicas de esporte e lazer: a sociogênese do subcampo político/burocrático do esporte e lazer no Brasil. **Revista brasileira de Ciências do Esporte**, v. 38, n. 1, p. 42-49, 2016.

STRAMBI, O. O conceito de equidade e sua aplicação em transportes. In: SANTOS, E. & ARAGÃO, J. (org.). **Transporte em tempos de reforma: estudos sobre o transporte urbano**. Natal: EDUFRN- Editora da UFRN, 2004. p. 103-125.

SUASSUNA, D.; ALMEIDA, A. J. M.; FREIRE, J. O.; ROQUETE, P. C. O Ministério do Esporte e a definição de políticas públicas para o esporte e lazer. In: SUASSUNA, D.; AZEVEDO, A. A. (Orgs.). **Política e Lazer: interfaces e perspectivas**. Brasília: Thesaurus, 2007.

TEIXEIRA, E. C. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. Salvador: **AATR**, v. 200, 2002.

TSCHOKE, A. **Lazer na Infância: possibilidades e limites para vivência do lazer em espaços públicos na periferia de Curitiba/Paraná**. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Universidade Federal do Paraná, 2010.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: A perspectiva da experiência**. SciELO-EDUEL, 1983.

SILVA, P. C. da; POLLI, S. A. Análise do Facebook da Prefeitura Municipal de Curitiba: desafios na comunicação. In: VICENTIN, I. C., POLLI, S. A. (org.). **Políticas públicas e governança na atualidade: escalas e planejamento**. Curitiba: Ed. UTFPR, 2016. Disponível também em: <<http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/>>. Acesso em 06.05.2018.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

ZORZAL, F. M. B. Agenda 21 para a Cidade de Curitiba. **Tuiuti**: Ciência e Cultura, n. 34/35, FACET 05 e 06, pp.125-144, Curitiba, set./out. 2002. Disponível em: <[http://universidadetuiuti.utp.br/tuiuticienciaecultura/ciclo\\_2/FACET/FACET%2034-35/PDF/art\\_7.pdf](http://universidadetuiuti.utp.br/tuiuticienciaecultura/ciclo_2/FACET/FACET%2034-35/PDF/art_7.pdf)>. Acesso em: 18 jan. 2019.

## Artigos de jornais locais e imprensa

ABDALLA, S. "Mobilidade urbana de Curitiba ainda é modelo, mas ficará para trás sem novas tecnologias". **Gazeta do Povo**. Haus: urbanismo. Disponível em <<https://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/sistema-transporte-curitiba-referencia-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 02 jan.2019.

BEM PARANÁ. **Greca se defende e diz que não mentiu sobre reajuste da tarifa de ônibus**. Notícias. Paraná. 2017a. Disponível em <<https://www.bemparana.com.br/noticia/greca-se-defende-e-diz-que-nao-mentiu-sobre-reajuste-da-tarifa-de-onibus->>. Acesso em: 01 maio 2018.

CASTRO, F. Gustavo Fruet apresenta relatório parcial com dívida de R\$ 446 milhões. **Gazeta do Povo**. Curitiba, PR. 04 Fev. 2013. G1 PR. Disponível em <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2013/02/gustavo-fruet-apresenta-relatorio-parcial-com-divida-de-r-446-milhoes.html>>. Acesso em: 14 fev. 2018.

CHOZICK, A. As Young Lose Interest in Cars, G.M. Turns to MTV for Help. Media. **NY Times**. 22 mar. 2012. Disponível em <[https://www.nytimes.com/2012/03/23/business/media/to-draw-reluctant-young-buyers-gm-turns-to-mtv.html?pagewanted=1&\\_r=1#](https://www.nytimes.com/2012/03/23/business/media/to-draw-reluctant-young-buyers-gm-turns-to-mtv.html?pagewanted=1&_r=1#)>. Acesso em: 27 dez. 2018.

G1 PR. Tarifa de ônibus em Curitiba e Região está mais cara a partir desta segunda. 01 Fev. 2016. **G1 PR**. Disponível em <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/02/tarifa-de-onibus-em-curitiba-e-regiao-esta-mais-cara-partir-desta-segunda.html>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

G1 PR. Passagem de ônibus em Araucária baixa de R\$ 4,25 para R\$ 2,90 em 2018, anuncia prefeitura. **G1**, Curitiba, 19 dez. 2017. Paraná RPC. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/passagem-de-onibus-em-araucaria-baixa-de-r-425-para-r-290-em-2018-anuncia-prefeitura.ghtml>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

G1 PR. Volta da tarifa domingueira é assunto na Câmara de Vereadores de Curitiba. **Paraná**. Paraná TV. 1ª ed. 13 mar. 2017b. Disponível em <<http://g1.globo.com/pr/parana/videos/t/paranatv-1-edicao/v/volta-da-tarifa-domingueira-e-assunto-na-camara-de-vereadores-de-curitiba/5720244/>>. Acesos em 26.01.2019.

G1 PR. Prefeitura de Curitiba anuncia melhorias na iluminação pública; veja locais. **G1**, Curitiba, 15 set. 2018. Paraná RPC, p. s.n. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2018/09/15/prefeitura-de-curitiba-anuncia-melhorias-na-iluminacao-publica-veja-locais.ghtml>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

GIOVANAZ, D. GHISI, E. Com tarifa de R\$4,25, Curitiba será capital com passagem de ônibus mais cara do país. **Brasil de Fato**. 3 Fev. 2017. Transporte. Disponível em <<https://www.brasildefato.com.br/2017/02/03/com-tarifa-de-rdollar425-curitiba-sera-capital-com-passagem-de-onibus-mais-cara-do-pais/>> Acesso em: 07 fev. 2018.

MARCHIORI, R. Fim das obras no Parque da Imigração Japonesa fica para 2016. Vda e Cidadania. **Gazeta do Povo**. 22 Dez. 2015. Curitiba, PR. Disponível em <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/fim-das-obras-no-parque-da-imigracao-japonesa-fica-para-2016-9u77fwyqr4k4hlv52f174o63a/>>. Acesso em: 24 Jan. 2019.

MORA, M. Shoppings pediram retirada de 'rolezinho' do Facebook, diz Abrasce. **G1**, São Paulo, 16 jan. 2014. São Paulo, p. s.n. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/01/shoppings-pediram-retirada-de-rolezinho-do-facebook-diz-abrasce.html>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

NASCIMENTO, C. Mistérios rondam o aumento da passagem de ônibus em Curitiba. **Gazeta do Povo**. 6 Fev. 2017. Curitiba, PR. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/colunistas/celso-nascimento/misterios-rondam-o-aumento-da-passagem-de-onibus-em-curitiba-0uvtyssauqpgsbebjppncojvr>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

NEVES, L. Por que o transporte coletivo de Curitiba perde passageiros? **Gazeta do Povo**. 14 Jul. 2016. Artigos. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/opinioao/artigos/por-que-o-transporte-coletivo-de-curitiba-perde-passageiros-d2ftkbsr6one4ujdmwjtxags5>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

OLIVEIRA, R. Curitiba terá ônibus a R\$1,00 aos domingos. **Tribuna do Paraná**. Curitiba, PR. 22 Jan. 2005. Disponível em <<http://www.tribunapr.com.br/noticias/parana/curitiba-tera-onibus-a-r-1-aos-domingos/>>. Acesso em: 23 jan. 2018.

PARQUES e praças de Curitiba ganham iluminação mais potente. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 19 mar. 2018. Curitiba, p. s.n. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/curitiba/parques-e-pracas-de-curitiba-ganham-iluminacao-mais-potente-4i43x4n1jmalmo9f46igcw0mn/>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

PMC. Greca garante a renovação da frota do transporte coletivo de Curitiba. **Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba**. Curitiba, PR. 14 Nov. 2017. Novos ônibus. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/greca-garante-a-renovacao-da-frota-do-transporte-coletivo-de-curitiba/44116>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Semana marca Curitiba próxima à comunidade internacional. **Agência de Notícias da PMC**. 2017. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/semana-marca-curitiba-proxima-a-comunidade-internacional/43619>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

\_\_\_\_\_. Saiba como Curitiba virou referência nacional em smart city. **Agência de Notícias da PMC**. 2018. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/saiba>>.

como-curitiba-virou-referencia-nacional-em-smart-city/45072>. Acesso em: 28 nov. 2018.

\_\_\_\_\_. Linha Turismo. **Instituto Municipal Curitiba Turismo**. Disponível em: <<http://www.turismo.curitiba.pr.gov.br/conteudo/linha-turismo/10>>. Acesso em: 30 abr. 2018

\_\_\_\_\_. Operação contra fura-catracas apreende 15 adolescentes. Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba. 2018. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/operacao-contra-fura-catracas-apreende-15-adolescentes/45445>>. Acesso em 28.03.2019.

\_\_\_\_\_. Urbs e Setransp fazem ajustes para barrar fura-catracas em estações-tubos. **Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba**. 2019. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/urbs-e-setransp-fazem-ajustes-para-barrar-fura-catracas-em-estacoes-tubos/48940>>. Acesso em 28.03.2019.

PRAÇAS: Regional Bairro Novo. **PMC**. s/d. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/pracas/376>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

REDAÇÃO, da. Espaços públicos terão melhoria na iluminação; confira a lista. **Massa News**. 2018. Disponível em: <<https://massanews.com/noticias/plantao/espacos-publicos-terao-melhoria-na-iluminacao-confira-a-lista-3Zxv2.html>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

ROLNIK, R. Governo alemão combate poluição com transporte público gratuito. Atualidades. **Jornal da USP**. Disponível em <[jornal.usp.br/?p=148422](http://jornal.usp.br/?p=148422)>. Acesso em 06 dez. 2018.

ROSANELI, A. F. Praças são menos de 1% do território de Curitiba. o que o futuro reserva a elas?. **Gazeta do povo**, blog Futuro das Cidades, 30 ago. 2016a. Disponível em <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/pracas-sao-menos-de-1-do-territorio-de-curitiba-o-que-o-futuro-reserva-a-elas-2akhyudzkdijm2md5k4s4ljx4/>>. Acesso em: 17 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. O espaço público, o bem comum mais valioso de nossas cidades. **Gazeta do povo**, Blog Futuro das Cidades, 09 mai. 2016b. Disponível em <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/o-espaco-publico-o-bem-comum-mais-valioso-de-nossas-cidades-dcfg66n2wn8s5brivzl6gurmng/>>. Acesso em: 17 dez. 2016.

ROSANELI, A. F.; BRANDENBURG, E. J.; SCHAFASCHEK, M. C. L.; SILVA, M. M. da. Renda e espaço livre público: uma breve análise em Curitiba-PR. In: **Colóquio Quapá-Sel** – Quadro do paisagismo no Brasil, XI, 2016, Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA. Disponível em < <http://quapa.fau.usp.br/wordpress/textos/xi-coloquio-quapa-sel-salvadorba-ufba-2016/>>. Acesso em 03.04.2019.

SMCS. Arques e praças de Curitiba ganham melhorias para atividades noturnas. **Bem Paraná**, Curitiba, 16 mar. 2018a. Paraná, p. s.n. Disponível em: <<https://www.bemparana.com.br/noticia/parques-e-pracas-de-curitiba-ganham>>

melhorias-para-atividades-noturnas->. Acesso em: 28 nov. 2018.

\_\_\_\_\_. Com nova iluminação de led, Parque Tingui ganha 'vida noturna'. **Bem Paraná**, Curitiba, 24 out. 2018b. Paraná, p. s.n. Disponível em: <<https://www.bemparana.com.br/noticia/com-nova-iluminacao-de-led-parque-tingui-ganha-vida-noturna>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

SAAB, W. Prefeitura de Curitiba investe mais de R\$ 800 mil em iluminação cênica de monumentos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 24 out. 2018. Urbanismo, p. s.n. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/prefeitura-de-curitiba-investe-mais-de-r-800-mil-iluminacao-cenica-de-monumentos/>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

SENKOVSKI, A. Passagem de ônibus em Curitiba sobe para R\$ 2,85. **Gazeta do Povo**. Curitiba, PR. 12 Mar. 2013. Vida e Cidadania. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/passagem-de-onibus-em-curitiba-sobe-para-r-285-cn3wyfrbuutl2uefysgseec7i>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

SOUZA, F. Transporte público em SP: Como é a rotina dos trabalhadores que passam quase um terço do dia dentro de ônibus, metrô ou trem. **BBC**, Brasil. 12 Jan 2019. Disponível em <[https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46226332?ocid=socialflow\\_facebook&fbclid=IwAR3Kp1D4Q5xt9wanutWpH9UdJ8Kqbqdrjc6RG0SR\\_QSjUQGgEQdjCB\\_sw9s](https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46226332?ocid=socialflow_facebook&fbclid=IwAR3Kp1D4Q5xt9wanutWpH9UdJ8Kqbqdrjc6RG0SR_QSjUQGgEQdjCB_sw9s)>. Acesso em: 18 jan.2019.

TRIBUNA PR, jornalista externo. Tarifa reduzida transformou o domingo em “dia útil” para comerciantes. Notícias. **Tribuna PR**. 05. Fev. 2005 <<https://www.tribunapr.com.br/noticias/tarifa-reduzida-transformou-o-domingo-em-dia-util-para-comerciantes/>>. Acesso em: 08 nov. 2018.

\_\_\_\_\_. Reinaugurado na quinta, Parque da Imigração Japonesa amanheceu fechado no dia seguinte. Confusão. **Tribuna PR**. 30 mar. 2018. <<https://www.tribunapr.com.br/noticias/reinaugurado-na-quinta-parque-da-imigracao-japonesa-amanheceu-fechado-no-dia-seguinte/>>. Acesso em: 24 jan. 2019.

URBS. **Estatísticas do trânsito**. Disponível em <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/estatisticas/viagens>>. Acesso em: 27 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. **Urbs ajusta validade de créditos do transporte para um ano**. Notícias. 13 jul. 2017. Disponível em <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/urbs-ajusta-validade-de-creditos-do-transporte-para-um-ano>>. Acesso em: 08 nov. 2018.



## APÊNDICES

## APÊNDICE 01 - ROTEIRO DE FORMULÁRIO ESTRUTURADO

24/01/2019

Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

### Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

Este questionário tem como objetivo coletar opiniões de usuários do transporte coletivo da cidade de Curitiba/PR, com o objetivo de investigar a relação do lazer com a Tarifa Domingueira (2005-2016) - que fornecia um desconto de 50% na tarifa de ônibus aos domingos. Desde já agradecemos a sua participação! Muito obrigado!!

#### Perfil socioeconômico

---

##### 1. Profissão

---

##### 2. Sexo/Gênero

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Masculino
- ☐ Feminino
- ☐ Outro: \_\_\_\_\_

##### 3. Raça /Cor/ Etnia

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Preto
- ☐ Indígena
- ☐ Pardo
- ☐ Branco
- ☐ Outro: \_\_\_\_\_

##### 4. Idade:

Marcar apenas uma oval.

- ☐ 18 - 28 anos
- ☐ 29 - 39 anos
- ☐ 40 - 50 anos
- ☐ 50 - 60 anos
- ☐ mais que 60 anos

##### 5. Contato

---

24/01/2019

Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

**6. Qual a média de renda familiar?***Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Até \$954,00
- ☐ De \$954,00 até \$1.908,00
- ☐ de \$1.908,00 até \$2.862,00
- ☐ Acima de \$2.862,00

**7. Quantas pessoas moram na casa e dependem dessa renda?***Marcar apenas uma oval.*

- |            |                       |                       |                       |                       |                       |                   |
|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------|
|            | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     |                   |
| Somente eu | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 5 pessoas ou mais |

**8. Você considera Curitiba uma cidade-modelo?***Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sim
- ☐ Não

**9. O que você precisa para melhorar seu tempo de lazer em Curitiba?**

---

---

---

---

---

**SOBRE O TRANSPORTE COLETIVO E A TARIFA DOMINGUEIRA****10. Quando você sai aos domingos, qual o principal meio de transporte para o lazer?***Se não utiliza ônibus para o lazer pular para pergunta 10**Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Carro ou moto particular
- ☐ Ônibus
- ☐ A pé
- ☐ Uber-99taxi-Cabify
- ☐ Bicicleta
- ☐ Outro: \_\_\_\_\_

24/01/2019

Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

**11. O) Quando usa ÔNIBUS, como você paga a sua passagem de ônibus aos domingos?***Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Cartão transporte com passagens compradas avulsas
- ☐ Sou isento
- ☐ Dinheiro em espécie
- ☐ Sou estudante - continuo pagando meia passagem
- ☐ Cartão transporte com saldo do trabalho

**12. O) Quantos domingos por mês em média você anda de ÔNIBUS para o lazer?***Marcar apenas uma oval.*

0	1	2	3	4
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**13. Você já utilizou a tarifa domingueira?**

Se NÃO, pule para pergunta 11

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Não lembro
- ☐ Sim
- ☐ Não

**14. Qual sua opinião sobre a Tarifa Domingueira?**

---

---

---

---

---

**15. Você deixou de fazer alguma atividade de lazer por conta do término da Tarifa Domingueira?**

Se sim, indique ao menos um atividade

---

---

---

---

---

**PERFIL SOCIOCULTURAL DOS LAZERES**

24/01/2019

Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

**16. O que você gosta de fazer nas horas de lazer aos domingos:**

Adicione de três a cinco opções de lazer de sua preferência, separadas por vírgula

---

---

---

---

---

**17. Você prefere passar seu tempo de lazer:**

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Espaços dentro de casa
- ☐ Espaços em outros bairros da cidade
- ☐ Espaços em outras cidades
- ☐ Espaços no meu bairro

**18. Experiências de lazer que geralmente realiza aos domingos:**

Marque todas que se aplicam.

- ☐ Passear em parques públicos
- ☐ Passear em Shopping center
- ☐ Ir ao Cinema
- ☐ Visitar familiares e amigos
- ☐ Passear em parques e praças no bairro onde mora
- ☐ Ir ao Teatro
- ☐ Participar de eventos de lazer ou de atividades físicas da prefeitura
- ☐ Fazer atividades físicas em parques públicos
- ☐ Fazer atividades físicas em academias e clubes
- ☐ Ir à praia
- ☐ Viajar
- ☐ Ir à Igreja
- ☐ Ficar em casa

**19. Você já fez a Linha Turismo com o ônibus jardineira em Curitiba-PR?**

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Não e não tenho vontade
- ☐ Não, mas gostaria
- ☐ Sim, mas não tenho vontade de fazer novamente
- ☐ Sim e gostaria de fazer mais vezes

24/01/2019

Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

**20. Se não fez, mas gostaria qual o principal impedimento?**


---



---



---



---



---

**21. Quais destes pontos turísticos de lazer de Curitiba você visitou nos últimos 3-6 meses?***Marque todas que se aplicam.*

- ☐ Parque Tanguá
- ☐ Parque Bacacheri
- ☐ Parque Barigüi
- ☐ Parque Tingüi
- ☐ Bosque Alemão
- ☐ Museu Oscar Niemeyer e Bosque do Papa e Memorial Polônês
- ☐ Jardim Botânico
- ☐ Parque São Lourenço
- ☐ Passeio Público
- ☐ Parque do Iguaçu (Náutico)
- ☐ Parque do Atuba
- ☐ Parque do Passaúna
- ☐ Largo da ordem e centro histórico
- ☐ Praça Santos Andrade e Teatro Guairá
- ☐ Praça Tiradentes, Praça Ruy Barbosa, Praça Carlos Gomes e Rua XV
- ☐ Centro Cívico
- ☐ Parque Vista Alegre
- ☐ Paço da Liberdade e Rua das Flores
- ☐ Museu Ferroviário no Shopping Estação
- ☐ Teatro Paol
- ☐ Mercado Municipal
- ☐ Rua 24 horas
- ☐ Universidade do Meio Ambiente (UNILIVRE)
- ☐ Ópera de arame e Pedreira Paulo Leminski
- ☐ Memorial Ucrâniano
- ☐ Santa Felicidade e Portal Italiano
- ☐ Torre Panorâmica
- ☐ Parque Lago Azul
- ☐ Parque Barreirinha
- ☐ Zoológico
- ☐ Litoral do PR (Matinhos, Praia de Leste, Guaratuba, Ilha do Mel, etc)
- ☐ Cidades históricas do Paraná (Antonina, Paranaguá, Morretes, etc)
- ☐ Nenhum



24/01/2019

Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

**22. Quais destes pontos turísticos você tem vontade de conhecer?***Marque todas que se aplicam.*

- ☐ Parque Tanguá
- ☐ Parque Bacacheri
- ☐ Parque Barigüi
- ☐ Parque Tingüi
- ☐ Bosque Alemão
- ☐ Museu Oscar Niemeyer e Bosque do Papa e Memorial Polonês
- ☐ Jardim Botânico
- ☐ Parque São Lourenço
- ☐ Passeio Público
- ☐ Parque do Iguaçu (Náutico)
- ☐ Parque do Atuba
- ☐ Parque do Passaúna
- ☐ Largo da ordem e centro histórico
- ☐ Praça Santos Andrade e Teatro Guaira
- ☐ Praça Tiradentes, Praça Ruy Barbosa, Praça Carlos Gomes e Rua XV
- ☐ Centro Cívico
- ☐ Parque Vista Alegre
- ☐ Paço da Liberdade e Rua das Flores
- ☐ Museu Ferroviário no Shopping Estação
- ☐ Teatro Paol
- ☐ Mercado Municipal
- ☐ Rua 24 horas
- ☐ Universidade do Meio Ambiente (UNILIVRE)
- ☐ Ópera de arame e Pedreira Paulo Leminski
- ☐ Memorial Ucraniano
- ☐ Santa Felicidade e Portal Italiano
- ☐ Torre Panorâmica
- ☐ Parque Lago Azul
- ☐ Parque Barreirinha
- ☐ Zoológico
- ☐ Litoral do PR (Matinhos, Praia de Leste, Guaratuba, Ilha do Mel, etc)
- ☐ Cidades históricas do Paraná (Antonina, Paranaguá, Morretes, etc)
- ☐ Nenhum

**23. Quais os DOIS principais impedimentos para não visitar com mais frequência ou conhecer os espaços acima citados:***Marque todas que se aplicam.*

- ☐ pela distância
- ☐ por desinteresse (motivação)
- ☐ pelos gastos envolvidos
- ☐ Outro: \_\_\_\_\_

24/01/2019

Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

### Nível de Satisfação com Parques e Praças do meu bairro

**24. Em relação à qualidade:**

Ex.: a forma do parque, a paisagem, equipamentos de lazer diferenciados  
*Marcar apenas uma oval.*

	1	2	3	4	
Péssimo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ótimo

**25. Em relação à segurança:**

*Marcar apenas uma oval.*

	1	2	3	4	
Péssimo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ótimo

**26. Em relação à manutenção:**

*Marcar apenas uma oval.*

	1	2	3	4	
Péssimo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ótimo

### Nível de Satisfação com Grandes Parques de Curitiba

**27. Com relação à manutenção:**

Ex.: limpeza, troca de equipamentos, luz, etc.  
*Marcar apenas uma oval.*

	1	2	3	4	
Péssimo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ótimo

**28. Em relação à segurança:**

*Marcar apenas uma oval.*

	1	2	3	4	
Péssimo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ótimo

**29. Em relação à qualidade:**

Ex.: a forma do parque, a paisagem, equipamentos de lazer diferenciados, o cheiro,  
*Marcar apenas uma oval.*

	1	2	3	4	
Péssimo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ótimo

24/01/2019

Ônibus para o Lazer e a Tarifa Domingueira

**30. O que eu já fiz enquanto estou no ônibus:***Marque todas que se aplicam.*

- ☐ Prestei atenção na cidade pela janela
- ☐ Dormi
- ☐ Ouvi música
- ☐ Conversei com alguém do ônibus
- ☐ Conversei com alguém pelo celular
- ☐ Assisti a programação da prefeitura nas TVs do ônibus
- ☐ Leitura, escrita ou jogo por prazer
- ☐ Leitura para estudo
- ☐ Artesanato

**31. Considera o ônibus um tempo e espaço de lazer?**

---

---

---

---

---

Powered by



Google Forms

## **APÊNDICE 02 - TCLE APLICADO PARA OS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA PARTICIPANTES DA PESQUISA DE CAMPO**

Nós, Bruno David Rodrigues Neca e Simone Rechia, pesquisadores da Universidade Federal do Paraná estamos convidando você usuário do transporte coletivo da cidade de Curitiba a participar de um estudo intitulado “Tarifa Domingueira: uma política pública de circulação na cidade e os possíveis impactos para o usuário no acesso aos espaços públicos de lazer em Curitiba-PR”. Esta pesquisa se justifica pela importância que o acesso ao transporte coletivo tem para vivenciar o tempo de lazer com qualidade, assim como a qualidade do próprio transporte público pode proporcionar algumas experiências de lazer no caminho do trabalho. Contudo, o impacto financeiro do transporte público pode influenciar nas decisões dos usuários sobre as atividades de lazer na cidade, pois os passeios envolvem custos adicionais como alimentação, ingressos, etc. Assim essa pesquisa lança olhares para compreender como uma política pública de incentivo ao lazer como a “Tarifa Domingueira” que concedia um desconto na tarifa de ônibus implantada em Curitiba-PR em 2005 e extinta em 2017 pode impactar os passeios pela cidade e a vivências de atividades de lazer em espaços públicos diferenciados por toda a cidade. Sendo assim, os resultados desta pesquisa tem a relevância social pois podem estimular o debate político sobre as condições de acesso da população aos espaços e serviços públicos de lazer da cidade de Curitiba, visando o desenvolvimento de novas políticas públicas que incentivem diferentes atividades no tempo de lazer da população.

O objetivo desta pesquisa investigar os possíveis impactos que a implantação e a extinção da política pública Tarifa Domingueira causou no acesso aos espaços de lazer aos usuários do transporte coletivo de Curitiba.

Caso você participe da pesquisa, será necessário responder um formulário composto de perguntas abertas e fechadas, que terá duração média de 5 a 10 minutos, a ser realizada no terminal de ônibus Pinheirinho, foco de concentração de pessoas que residem no bairro Pinheirinho e utilizam transporte público, população deste estudo.

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal \_\_\_\_\_  
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE \_\_\_\_\_  
Orientador \_\_\_\_\_

Alguns riscos relacionados ao estudo podem ser desconforto ou constrangimentos ao responder algumas perguntas precisar discorrer sobre suas vivências no tempo e espaços de lazer, perfil social, cultural, econômico, geográficas, preferências e acesso à cultura e aos espaços da cidade.

Os benefícios esperados com essa pesquisa são: estimular olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade no que diz respeito ao direito ao lazer, ao transporte e à cidade, através da reflexão sobre os impactos que as políticas públicas causam no cotidiano da população; proporcionar reflexão sobre condições de acesso, segurança, manutenção, qualidade e acessibilidade dos espaços e equipamentos de lazer de Curitiba, bem como do serviço de transporte público; ter sua opinião ouvida com relação aos impactos da implantação e extinção da TD no seu tempo e espaço de lazer. No entanto, nem sempre você será diretamente beneficiado com o resultado da pesquisa, mas poderá contribuir para o avanço científico.

Os pesquisadores BRUNO DAVID RODRIGUES NECA, Tecnólogo em Marketing pela Universidade Positivo e Mestrando em Educação Física pela Universidade Federal do Paraná (celular: (41) 98784-5274 / e-mail: brunorodriguesufpr@gmail.com) e SIMONE RECHIA, Professora Pós-Doutora em Educação Física da Universidade Federal do Paraná (telefone: (41) 3360 4329 / email: simone@ufpr.br), responsáveis por este estudo poderão ser contatadas no Departamento de Educação Física da UFPR, localizado na Rua Coração de Maria, nº 92 - BR116, Jardim Botânico, Curitiba/PR, CEP 80215-370, em horário comercial, para esclarecer eventuais dúvidas que o Sr.(a) possa ter e fornecer-lhe as informações que queira, antes, durante ou depois de encerrado o estudo.

A sua participação neste estudo é voluntária e se você não quiser mais fazer parte da pesquisa poderá desistir a qualquer momento e solicitar que lhe devolvam este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado.

As informações relacionadas ao estudo poderão ser conhecidas por pessoas autorizadas (Professora orientadora deste estudo, Simone Rechia). No entanto, se qualquer informação for divulgada em relatório ou publicação, isto será feito sob forma codificada, para que a sua identidade seja preservada e seja mantida a confidencialidade.

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal \_\_\_\_\_  
 Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE \_\_\_\_\_  
 Orientador \_\_\_\_\_

As despesas necessárias para a realização da pesquisa não são de sua responsabilidade e você não receberá qualquer valor em dinheiro pela sua participação nesta pesquisa.

Quando os resultados forem publicados, não aparecerá seu nome, e sim um código.

Se você tiver dúvidas sobre seus direitos como participante de pesquisa, você pode contatar também o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos (CEP/SD) do Setor de Ciências da Saúde da Universidade Federal do Paraná, pelo telefone 3360-7259. O Comitê de Ética em Pesquisa é um órgão colegiado multi e transdisciplinar, independente, que existe nas instituições que realizam pesquisa envolvendo seres humanos no Brasil e foi criado com o objetivo de proteger os participantes de pesquisa, em sua integridade e dignidade, e assegurar que as pesquisas sejam desenvolvidas dentro de padrões éticos (Resolução nº 466/12 Conselho Nacional de Saúde).

Eu, \_\_\_\_\_ li esse Termo de Consentimento e compreendi a natureza e objetivo do estudo do qual concordei em participar. A explicação que recebi menciona os riscos e benefícios. Eu entendi que sou livre para interromper minha participação a qualquer momento sem justificar minha decisão e sem qualquer prejuízo pra mim.

Eu concordo voluntariamente em participar deste estudo.

Curitiba, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018.

---

*Assinatura do participante*

Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Consentimento Livre e Esclarecido deste participante ou representante legal para a participação neste estudo.

---

Bruno David Rodrigues Neca



### APÊNDICE 03 - BILHETE COM LINK DO ENDEREÇO ONLINE

**"TARIFA DOMINGUEIRA": PESQUISA DE MESTRADO EM EDUCAÇÃO FÍSICA DA UFPR**

PARA RESPONDER O FORMULÁRIO ONLINE DIGITE O CÓDIGO ABAIXO NO NAVEGADOR (INTERNET EXPLORER®, CHROME®, ETC.) DO SEU CELULAR OU NOTEBOOK.

<https://goo.gl/zd4z57> (RESPEITAR MAÍUSCULAS E MINÚSCULAS)

OBRIGADO PELA SUA PARTICIPAÇÃO. OS RESULTADOS DA PESQUISA PODEM SER OBTIDOS A PARTIR DO E-MAIL [BRUNORODRIGUESUFPR@GMAIL.COM](mailto:BRUNORODRIGUESUFPR@GMAIL.COM) A PARTIR DE MARÇO DE 2019. PESQUISADOR RESPONSÁVEL: BRUNO DAVID RODRIGUES NECA.

**APÊNDICE 04 - ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO**

Data: \_\_\_\_\_ Horário \_\_\_\_\_ Linha: \_\_\_\_\_ Trecho: \_\_\_\_\_

1) Nível de distância entre as pessoas:

( ) íntimo ( ) pessoal ( ) social ( ) todos sentados

2) Pessoas conversando:

3) Situações incomuns (astúcias e táticas):

a) Política:

b) Identitária:

c) Socialização:

d) Interesses Culturais do Lazer:

4) Espaço (forma e estrutura):

a) Segurança:

b) Manutenção:

c) Qualidade: ( ) péssima ( ) ruim ( ) boa ( ) ótima

5) Outras situações: \_\_\_\_\_